

# **Klassifikasjonsselskapers erstatningsansvar overfor bestiller av nybygg**

Kandidatnr: 222

Veileder: Haakon Stang Lund

Leveringsfrist: 25. april 2005

Til sammen 15829\* ord

23.02.2016

# Innholdsfortegnelse

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING .....</u></b>	<b><u>1</u></b>
1.1	HISTORISK BAKGRUNN .....	1
1.2	PROBLEMSTILLINGER.....	1
1.3	FORUTSETNINGER OG PRESISERINGER.....	2
1.4	TERMINOLOGI OG SYSTEMATIKK .....	2
<b><u>2</u></b>	<b><u>GENERELT OM ANSVARSSPØRSMÅLET.....</u></b>	<b><u>4</u></b>
2.1	ERSTATNING I/UTENFOR KONTRAKT .....	4
2.2	KLASSENS ULIKEARTEDE OPPGAVER .....	5
<b><u>3</u></b>	<b><u>ANSVARSGRUNNLAG.....</u></b>	<b><u>6</u></b>
3.1	ANSVAR FOR OPPLYSNINGER UTENFOR PROFESJON.....	6
3.2	ANSVAR FOR OPPLYSNINGER I PROFESJON .....	7
3.2.1	TAKST .....	8
3.2.2	OPPLYSNINGER I SKIPSPROSPEKT .....	10
3.2.3	KREDITTOPPLYSNINGER .....	11
3.2.4	ERKLÆRINGER FRA REVISOR .....	11
3.3	CULPA .....	12
3.3.1	PROFESJONSANSVAR.....	13
3.4	SAMMENFATNING.....	15
3.5	ADEKVANS .....	16
3.5.1	INNLEDNING.....	16
3.5.2	”FLYMANØVERDOMMEN” .....	16
3.5.3	AMERIKANSK RETT .....	17
3.5.4	RT. 1988 s. 440 NORSK DATA A/S .....	18
3.5.5	DNVs REGLEMENT.....	18
3.6	ÅRSAKSSAMMENHENG OG ØKONOMISK TAP.....	19
<b><u>4</u></b>	<b><u>BURDE KLASSEN HA ET ANSVAR?.....</u></b>	<b><u>20</u></b>

<b>4.1</b>	<b>VEDERLAGET OG DEN ØKONOMISK RISIKO.....</b>	<b>20</b>
<b>4.2</b>	<b>ANSVAR FOR SJØDYKTIGHET .....</b>	<b>20</b>
<b>4.3</b>	<b>KLASSESELSKAPENES UTVIKLING .....</b>	<b>23</b>
<b>4.4</b>	<b>VIL ET ANSVAR FOR KLASSEN HA EN PREVENTIV EFFEKT?.....</b>	<b>25</b>
<b>4.5</b>	<b>SAMMENFATNING.....</b>	<b>26</b>

## **5 ANSVARSFRASKRIVELSE/ANSVARSBEGRENSNING..... 27**

<b>5.1</b>	<b>INNLEDNING.....</b>	<b>27</b>
5.1.1	LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.....	27
5.1.2	DET NORSKE VERITAS .....	28
5.1.3	BUREAU VERITAS .....	28
5.1.4	GERMANISCHER LLOYD.....	28
5.1.5	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING.....	29
<b>5.2</b>	<b>ER KLAUSULENE BINDENDE OVERFOR REDEREN? .....</b>	<b>30</b>
5.2.1	PARTSFORHOLDET .....	30
5.2.2	IDENTIFIKASJON VERKSTEDET - REDER .....	30
<b>5.3</b>	<b>RETTSPRAKSIS.....</b>	<b>31</b>
5.3.1	"BÆRTURDOMMEN" .....	31
5.3.2	RETTSUTVIKLINGEN ETTER "BÆRTURDOMMEN" .....	33
5.3.3	RT. 1994 s. 626 .....	33
<b>5.4</b>	<b>"ALMINNELIG KJENT" .....</b>	<b>36</b>
<b>5.5</b>	<b>HANDELSBRUK OG BRANSJEPRAKSIS.....</b>	<b>37</b>
5.5.1	"SMÅGRISDOMMEN" .....	37
5.5.2	"CAMPINGVOGNDOMMEN" .....	38
<b>5.6</b>	<b>OPPSUMMERING .....</b>	<b>38</b>

## **6 HVILKE ANDRE MULIGHETER HAR BESTILLER TIL Å RETTE KRAV MOT KLASSEN?..... 40**

<b>6.1</b>	<b>INNLEDNING.....</b>	<b>40</b>
<b>6.2</b>	<b>TERMINOLOGI .....</b>	<b>40</b>
<b>6.3</b>	<b>DIREKTEKRAV FREMMET PÅ GRUNNLAG AV KONTRAKT.....</b>	<b>41</b>
6.3.1	INNLEDNING.....	41
6.3.2	INNTREDEN I DEBITORS KRAV BASERT PÅ STILLTIENDE CESJON? .....	42
6.3.3	OVERFØRING AV RETTIGHETER BASERT PÅ AVTALETOLKNING .....	43

6.3.4	SPRINGENDE REGRESS – BETYDNINGEN AV DET FAKTISKE FORHOLDET MELLOM PARTENE.....	44
6.3.5	TREDJEMANNSLØFTE .....	46
6.3.6	BERIKELSESHENSYNET .....	47
6.3.7	OPPSUMMERING.....	48
<b>7</b>	<b><u>VIL KLASSENS AVTALEKLAUSULER KUNNE GJØRES GJELDENE</u></b>	
	<b><u>OVERFOR REDERENS KONTRAKTSBASERTE DIREKTEKRAV?.....</u></b>	<b>49</b>
<b>7.1</b>	<b>PROSESSUELLE KLAUSULER .....</b>	<b>49</b>
<b>7.2</b>	<b>MATERIELLE KLAUSULER .....</b>	<b>53</b>
<b>8</b>	<b><u>DIREKTEKRAV FREMMET PÅ KOMBINASJONSGRUNNLAG? .....</u></b>	<b>55</b>
<b>9</b>	<b><u>AVSLUTNING.....</u></b>	<b>56</b>
<b>10</b>	<b><u>LITTERATURLISTE .....</u></b>	<b>57</b>
<b>11</b>	<b><u>VEDLEGG - KLASSESELSKAPENES ANSVARSKLAUSULER.....</u></b>	<b>58</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Historisk bakgrunn

For å kunne vurdere risikoen, og dermed grunnlaget for den premie forsikringstakeren skal betale, har forsikringsgivere behov for informasjon om skipet og dets tilstand. På 16- og 17- hundretallet gikk derfor en rekke assurandører sammen om å opprette private institusjoner; klasseselskapene. De første var Lloyd's Register of Shipping (1760), Bureau Veritas (1828), American Bureau of Shipping (1862), og Det norske Veritas (1864).

Formålet med disse institusjonene var å utvikle og ivareta standarder for design, konstruksjon og vedlikehold av skip. Opprinnelig var det hovedsakelig assurandørene som var klassens klienter. I dag er klientene like gjerne byggeverksted eller reder, som assurandør. Som jeg vil komme tilbake til, har klassifikasjonsselskapenes oppgaver gjennomgått en enorm utvikling både med hensyn til omfang og innhold.

## 1.2 Problemstillinger

Hovedproblemstillingen er om klassifikasjonsselskaper kan komme i erstatningsansvar overfor bestilleren av et skip, for feilaktige opplysninger i classesertifikatet de utsteder etter byggefasen. Under forutsetning av at man kan statuere et slikt erstatningsansvar, er det naturlig å deretter ta opp spørsmålet om dette ansvaret kan fraskrives eller begrenses. Avslutningsvis behandles reders mulighet til å rette direktekrav mot klassen, og til slutt om han da er bundet av klassens klausuler, herunder klausuler om ansvarsbegrensning og ansvarsfraskrivelse.

Ansvarsspørsmålet drøftes gjennomgående under forutsetning av at norsk rett kommer til anvendelse. Rettslige tvister skal i følge DnV's jurisdiksjonsklausul avgjøres etter norsk rett. Dette gjør at jeg i hovedsak vil konsentrere meg om regelverket til DnV. Dette livsområdet har imidlertid et svært internasjonalt preg, og det derfor er naturlig også å se på utenlandske klasseselskaper, og deres kontraktsbestemmelser. Vi skal se på bestemmelsene til Lloyd's Register of Shipping (LR), Bureau Veritas (BV),

Germanischer Lloyd (GL) og American Bureau of Shipping (ABS). De nå nevnte klasseselskapene er verdens fem største, og er alle medlemmer i International Association of Classification Societies - IACS. IACS har fast representasjon i FN-organisasjonen IMO (International Maritime Organisation).

### 1.3 Forutsetninger og presiseringer

”Klassen”, ”klasseselskapet”, ”klassifikasjonsselskapet” og ”selskapet”, vil bli benyttet som synonymer. Uttrykket ”klassen” viser egentlig til hvilke spesifikasjoner et skip oppfyller. For eksempel er Veritas hoved*klasse* betegnet 1A1. Det er imidlertid vanlig å bruke betegnelsen også om klassifikasjonsselskapet, og det byr sjelden på misforståelser.

Med ”tredjemann” siktes her til *skadelidte bestiller* som ikke står i kontraktsforhold til klasseselskapet. Andre betegnelser som brukes for den skadelidte bestiller vil være ”reder” eller ”kjøper”. Der ”tredjemenn” brukes om en videre krets enn den som er bestiller av skipet, vil dette fremgå av sammenhengen.

Det er gjennomgående *klasseselskapets* og ikke den enkelte besiktigelsesmanns ansvar som skal drøftes. I de situasjoner som skal drøftes her, vil normalt vilkårene for arbeidsgiveransvar i skadeserstatningsloven § 2-1 være oppfylt, slik at klassen vil kunne holdes ansvarlig for sine ansattes feil og forsømmelser.

### 1.4 Terminologi og systematikk

Det kan tenkes tilfeller der en representant for klassen kan komme til å forårsake skade på person eller ting. Disse skadene, som med et fellesbegrep gjerne kalles integritetskrenkelser, faller utenfor denne drøftelsen. Det er erstatningsansvar for de rene formuestap som her skal drøftes.

I den tradisjonelle deliktsretten står person- og tingskadene i sentrum. For disse skadetyperne er culparegelen allmenn, slik at det normalt er tilstrekkelig å konstatere uaktsomhet for å begrunne ansvar. Når det gjelder de rene formuestap, de såkalte ikke-integritetskrenkelser, er utgangspunktet et annet. Det er de samme grunnvilkår som legges til grunn for erstatning, her som ellers, men vurderingen vil være noe annerledes.

Betingelsene for ansvar kan ikke nødvendigvis drøftes på tradisjonelt vis med utgangspunkt i culpanormen.<sup>1</sup>

I kontraktsrett er erstatning derimot bare én av flere misligholdsbeføyelser. Den er først og fremst ment å skape et oppfyllellespress, og kan oppfattes som en avtalt risikoplassering.

Som hjelp for tanken, og for å kunne være tilstrekkelig presis, er terminologi og systematikk viktige verktøy når man drøfter juridiske problemstillinger. Her befinner vi oss imidlertid på et område der tradisjonell terminologi ikke nødvendigvis vil være helt treffende. Det aktuelle ansvarsgrunnlaget kan man kalle informasjonsansvar, villedningsansvar, ansvar for konsterende erklæringer<sup>2</sup> eller en spesiell form for profesjonsansvar. Man kan videre spørre om det dreier seg om et ansvar i eller utenfor kontrakt, eller om man må benytte seg av visse kombinasjonsbetraktninger.

Hvilken etikett man velger å sette på ansvaret, kan i seg selv være interessant. Det er imidlertid betenkelig om systematikken får materiellrettslig betydning. Det avgjørende må være om de hensyn som det tradisjonelt legges vekt på i erstatningsretten, gjør seg gjeldende med en slik styrke, at erstatningsansvar skal statueres. I drøftelsen av ansvarsspørsmålet, skal vi derfor se på de hensyn som vil gjøre seg gjeldende i noen utvalgte situasjoner, og holde disse opp mot de hensyn rettspraksis typisk har lagt vekt på.

---

<sup>1</sup> Se Lødrup, Erstatningsrett s. 53 flg.

<sup>2</sup> ”Ansvaret for konsterende erklæringer”, Bryde Andersen og Lookofsky: Lærebog i obligationsret I s. 447 flg.

## 2 Generelt om ansvarsspørsmålet

### 2.1 Erstatning i/utenfor kontrakt

Vi må her se på avtalestrukturen bak en avtale om bygging av et skip. Ved inngåelse av en kontrakt om bygging av skip, vil normalt partene avtale at skipet skal bygges slik at de kan oppnå en viss klasse i et bestemt klasseselskap. I Standard Form Shipbuilding Contract 2000 (Byggekontrakten 2000) er dette inntatt i art II nr. 3, som har følgende ordlyd:

*”3. Classification, Rules and Regulations*

*The Vessel, including its machinery, equipment and outfittings shall be designed and constructed in accordance with the rules and regulations of ..... (the Classification Society), with the following Class notation: ..... The vessel shall further comply with the applicable rules, regulations and requirements of the Regulatory Bodies. All such rules, regulations and requirements shall be complied with without conditions/recommendations.*

*All fees and charges incidental to and in respect of compliance with Class and the rules, regulation and requirements of the Class or Regulatory Bodies referred to above shall be for the account of the Builder.”*

Normalt vil det være verkstedet som inngår avtale med klasseselskapet. Det vanlige er at det er rederen som står for utvelgelsen av hvilket selskap som skal foreta kontroll av konstruksjon og utførelse. Dersom rederen bestiller et skip som verkstedet produserer i serie, vil det imidlertid gjerne være slik at et bestemt klasseselskap har gitt en godkjennelse av prototypen. Her kan rederens reelle påvirkningsmuligheter være forholdsvis beskjedne. Som hovedregel vil det altså ikke foreligge en kontrakt mellom reder og klasseselskap på byggestadiet.



I kontraktsrettslig sammenheng er rederen dermed formelt sett en tredjemann. Begrepet tredjemann har her to aspekter; på den ene siden sier det at et ansvar i utgangspunktet må baseres på reglene utenfor kontrakt. I begrepet ligger imidlertid også implisitt at ansvarsspørsmålet må ses i relasjon til et bestemt kontraktsforhold.<sup>3</sup>

## 2.2 Klassens ulikeartede oppgaver

Et forhold som ytterligere kompliserer spørsmålet om ansvar, er at de oppgaver klasseselskapene utfører, har et uensartet preg. Det er ganske vanlig at offentlige myndigheter delegerer en del av oppgavene med å sertifisere at skipets sikkerhet oppfylles de krav internasjonale konvensjoner stiller, til klasseselskapene. For Norges vedkommende, er sjødyktighetsloven § 9 eksempel på en slik delegasjon. Denne bestemmelsen gir Handelsdepartementet adgang til å inngå avtale med Det Norske Veritas om utøvelse av kontroll etter loven. Denne adgangen er benyttet ved avtale av 1. juli 1987 med annekser. Et eventuelt ansvar for disse oppgavene, skal ikke behandles her.

Det er et eventuelt ansvar for klassifikasjonsselskapenes egne, privatrettslige bygge-regler som skal drøftes. Kontakten mellom klassen og byggeverkstedet opprettes vanligvis ved at verkstedet ber klassen om klassifikasjon, se for eksempel DnVs regelverk av Januar 2005, A 100 *"Request for classification"*. Dersom verkstedet er ukjent for klasseselskapet, må verkstedet i følge DnV's regelverk *Section 3 Classification Procedure A 200, 201*, før bygging kan starte;

*"[D]emonstrate their capability to carry out fabrication of adequate quality in accordance with the rules"*

Klasseselskapet vil deretter se om de kan gi en godkjennelse av tegningene. Her er klassens innblanding av varierende intensitet. I noen tilfeller vil klassen foreta en mer passiv godkjennelse av de tegninger de forelegges av verkstedet. I andre tilfeller deltar

---

<sup>3</sup> Se også Brunsvig, Arkiv for sjørett 13 s. 290

klassen i større eller mindre grad i utarbeidelsen av konstruksjonen. I de sistnevnte situasjonene opptrer klassen som tekniske konsulenter, og deres erstatningsansvar må da også være som for andre tekniske konsulenter.

Etter godkjenning av tegninger, kan selve byggeprosessen starte. Dersom skipet står ferdig uten at klaseselskapets besiktigelsesmann har noe å utsette på arbeid, systemer, materialer eller komponenter, utstedes et sertifikat for midlertidig klasse. Se DnVs regelverk A1300 "*Acceptance of interim class*". Endelig klasesertifikat utstedes ikke før besiktelsesrapporten er gjennomgått av klaseselskapet sentralt, se A1400 "*Classification certificate*". Deretter kan de viktigste opplysningene om skipet og dets klasse føres inn i Veritas' registerbok, se A 1600 "*Entry in the Registry of Vessels classed with DNV*".

Klassens egne byggregler inneholder vesentlige konstruksjonsprinsipper som må følges. Disse byggreglene får dels offentligrettslig, dels privatrettslig betydning; offentligrettslig fordi den offentlige kontroll med skips sjødyktighet i visse sammenhenger bygger på klassifikasjonsselskapenes regler og godkjenninger, og privatrettslig fordi private parter legger klassifikasjonsselskapenes tekniske krav og avgjørelser til grunn for sine avtaler.<sup>4</sup>

### **3 Ansvarsgrunnlag**

#### **3.1 Ansvar for opplysninger utenfor profesjon**

I Rt. 1981 s. 462 krevde et boligbyggelag erstatning av en kommune for pådratte utgifter til et prosjekt som ikke ble gjennomført. Høyesterett kom til at bindende avtale ikke var inngått, og gikk deretter til spørsmålet om den forventning boligbyggelaget hadde, likevel kunne ha et erstatningsrettslig vern. Førstvoterende uttaler (på s. 469) at

---

<sup>4</sup> Se Brunsvig, Arkiv for sjørett 13 s. 42

dette blant annet avhenger av ”*forventningenes grunnlag og styrke*”. Det er naturlig å tenke at Høyesterett ved å sette opp disse bedømmelseskriteriene ønsket å vurdere om boligbyggelaget hadde tilstrekkelig grunn til å handle i tillit til de forventninger de hadde, til at erstatning kunne tilkjennes. Det er imidlertid ikke helt klart hva som her ligger i uttrykkene ”grunnlag og styrke”.

Forventningens *grunnlag* må antagelig forstås som hva forventningene er basert på. Dette vil gjerne ha sammenheng med forholdet mellom den skadelidte tredjepart og den som gir informasjonen. Jo tettere forholdet mellom partene er, jo større muligheter vil tredjemann normalt ha til å vurdere hva informasjonen bygger på. Det nære samarbeidsforholdet mellom partene i byggefasen, trekker derfor i retning av at bestillerens forventning har erstatningsrettslig vern.

Forventningens *styrke* er det naturlig å tolke som sannsynligheten for at de forventninger som informasjonen gir, vil bli innfridd. Jo mer tyngde kildene man baserer forventningene på har, jo sterkere må de anses å være. En reder som har valgt å bruke et av de fem høyt ansette classeselskapene som særlig skal behandles her, har som regel foretatt dette valget fordi han ønsker kvalitet. Både classeselskapenes lange tradisjoner, ekspertise og internasjonale anseelse, taler for at de forventninger bestilleren har til klassen er sterke. Dette er igjen noe som taler for å gi disse forventningene erstatningsrettslig vern.

Ved både å se hen til forventningenes grunnlag og styrke, vil man lettere kunne bedømme hvor sterk tillit skadelidte kunne feste til opplysningene.

### 3.2 Ansvar for opplysninger i profesjon

Et classesertifikat kan tenkes å gi feilaktige, misvisende eller manglende opplysninger. Ved å stole på disse opplysningene, kan rederen komme til å lide tap. Problemstillingen er ikke ulik den der tredjemann lider tap som følge av at han har stolt på opplysninger i

en takst,<sup>5</sup> eller andre konstaterende erklæringer. Det kan derfor være nyttig å studere rettspraksis rundt disse sammenlignbare tilfellene.

### 3.2.1 Takst

Domstolene har lenge pålagt takstmenn ansvar overfor tredjemenn. Allerede i 1931 påla Høyesterett en takstmann et slikt ansvar, se Rt. 1931 s. 146. I Rt. 1995 s. 1350, heter det (på s. 1357):

*”Også for takstmenn må man legge til grunn at de har et ansvar ikke bare overfor andre brukere av takster”.*

I RG 1980 s. 437, Agder sies det slik (på s. 439):

*”En takstmann må regne med muligheten for at taksten vil kunne bli brukt også i forhold til andre enn oppdragsgiveren. En feilaktig takst vil etter omstendighetene kunne virke som en felle for en som har stolt på taksten, selv om vedkommende ikke har hatt direkte kontakt med takstmannen. Det er derfor grunn til å pålegge takstmannen en aktsomhetsplikt, ikke bare overfor hans oppdragsgiver, men også i relasjon til andre som det kan være aktuelt å bruke taksten overfor.”*

Hagstrøm trekker også linjer mellom takstmenns og klassens ansvar i sin Obligasjonsrett.<sup>6</sup> Hagstrøm stiller her spørsmålet;

*”[o]m klassifikasjonsselskapet kan komme i ansvar overfor senere kjøper av et feilklassifisert skip, fordi denne er blitt villedet m.h.t. skipets tilstand.”*

---

<sup>5</sup> Slik også Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 809

<sup>6</sup> Se s. 811 i petit

Det er grunn til å merke seg at Hagstrøm her tar utgangspunkt i klassifisering av seilende skip, hvor klassens undersøkelser normalt er mer overfladiske enn hva gjelder for nybygg. Se nærmere om betydningen av dette for vår problemstilling under punkt 4.2.

Hagstrøm mener ”ansvarets omfang” sammenholdt med at selger ikke er direkte adressat for informasjonen, taler mot at selger gis erstatningsrettslig vern. Jeg oppfatter dette som betraktninger rundt adekvans, og viser til punkt 3.5. Når det gjelder kjøpers forhold, uttaler han:

*”Klassen undersøker heller ikke hele skipet, men først og fremst de elementer som gjelder sikkerheten. En rekke forhold ved skipet som avgjort er kommersielt interessante for erververe, eksempelvis drivstoff-forbruk, vil dermed normalt ligge utenfor klassens besiktigelse, slik at informasjonen til erververe uansett har begrenset verdi. Ved salg av skip er det videre gjennomgående etablert helt andre rutiner, ved at skipet besiktes ad hoc etter oppdrag fra partene. Av og til vil klassen forestå besiktigelsen. En slik besiktigelse vil bygge på andre normer enn klassereglene, og det er da for så vidt likegyldig at det er et klaseselskap som utfører besiktigelsen. Poenget er imidlertid at selv om arbeidet skulle utføres av klassen, er dette å likestille med en takst, slik en finner på en rekke andre omsetningsområder.” (Mine understrekninger)*

Hagstrøm mener at besiktigelsene klassen foretar ”ad hoc” etter oppdrag fra partene er å ”likestille med en takst”. Dette forstår jeg slik at han mener klassen overfor kjøper må ha et erstatningsansvar for disse besiktigelsene etter de linjer som gjelder for takstmenn. Det støttes også av den lagmannsrettsdom som er behandlet i punkt 3.2.2. Når det gjelder klassens ansvar for sertifikater, kommer Hagstrøm derimot til at:

*”Ettersom kjøperen således gjennomgående krever gjennomført særskilte prosedyrer for å sikre at skipet har den ønskede kvalitet, kan det hevdes at omsetningen ikke baseres på sertifikater og registrering i klassen. Samlet kan dette tilsa at det ikke er tilstrekkelig grunn til å ilegge erstatningsansvar overfor kjøper av skip for feil i klassifikasjonen.”*

Dersom Hagstrøm her mener at klassen ikke kan være erstatningsansvarlig, rett og slett av den grunn at kjøper ikke har disponert i tillit til opplysningene i sertifikatet, er jeg i utgangspunktet enig i dette synspunkt. Dette må i så fall være fordi man kommer til at det ikke foreligger årsakssammenheng mellom kjøpers tap og klassens feil eller forsømmelser.

Det må imidlertid kunne stilles spørsmålstegn ved holdbarheten av anførselen om at *”omsetningen ikke baseres på sertifikater og registrering i klassen”*. Vi så under punkt 2.1 at det for nybygg er et leveringsvilkår i Byggekontrakten art. II nr. 3 at skipets klassesertifikater er i orden. På samme måte er det for salg av skip et fundamentalt kontraktskrav at klassesertifikatene er i orden. Se for eksempel den hyppig brukte Saleform 1993 art. 4 b)\*, som gir kjøper adgang til å inspisere skipets klassesokumentasjon (*”classification records”*) og art. 8 c) som bestemmer at skipet ved levering skal ha bekreftelse på klasse som er utstedt av klasseselskapet i løpet av de siste 72 timer før overlevering (*”Confirmation of Class issued within 72 hours prior to delivery”*).

### 3.2.2 Opplysninger i skipsprospekt

I en avgjørelse av Agder lagmannsrett inntatt i ND 1993 s. 281, *”M/S Mega Dale”*, var ett av tvistetemaene ansvar for uriktige opplysninger i et prospekt. Et disponentrederi ble erstatningsansvarlig etter alminnelige regler for uaktsomhet utvist ved utarbeidelse av prospektet. Disponentrederiet anførte forgjeves at den inspeksjon som dannet grunnlaget for prospektet, ikke avvek fra det som var vanlig på inspeksjonstidspunktet. Som ytterligere støtte hevdet rederiet at heller ikke klassifikasjonsselskapet LR var klar over de problemer de alminnelige rutiner ikke fanget opp. Lagmannsretten la imidlertid vekt på at andre forhold ga en oppfordring til ytterligere undersøkelser:

*”Det er etter flertallets mening grunn til å bebreide rederiet for at ytterligere undersøkelser av skipet ikke ble foretatt. Det er nok riktig at mange slike inspeksjoner ble utført på denne måten i 1989. Men det i seg selv er ikke avgjørende for om rederiet bør anses erstatningsansvarlige, hvis vanlig praksis med hensyn til kjøpsinspeksjoner av skip i 1989 ikke holder for en kritisk vurdering.”* (Mine understrekninger)

En slik kjøpsinspeksjon har først og fremst til formål å avdekke skipets tilstand med tanke på hvilke feil og mangler korrosjon og annen slitasje kan ha medført. Dette vil jo ikke være aktuelt for nybygg. Lagmannsrettens uttalelser tyder imidlertid på at domstolene ikke automatisk godkjenner en praksis i bransjen kun fordi den er meget utbredt. Tvert imot pålegger de erstatningsansvar dersom de ikke finner bransjens praksis aktsom.

### 3.2.3 Kredittopplysninger

I den danske dommen inntatt i U 1992 s. 867 H ble en bank pålagt ansvar for en erklæring banken hadde gitt om en kunde. Erklæringen ble gitt uten vederlag, og lød slik (se dommens s. 868):

*”Omspurgte, der har været kunde hos os siden 1984, er en ordentlig person og har altid overholdt indgående forpligtelser. Han er pr. 1. august 1986 startet som selvstendig murermeister, og han har hidtil vist evne til at gennemføre de projekter, han påtager sig. Vi har endnu ikke set regnskaber, men har tillid til, at han ikke vil påtage sig forpligtelser, han ikke kan overholde. Vi vil derfor anse ham for god for almindelig varekredit herunder nævnte varekredit kr. 500.000”*

Entreprenøren hadde i tiden før erklæringen ble gitt, hatt betydelige likviditetsproblemer, og foretatt et større overtrekk av kassekreditten. Høyesterett fant at ettersom banken hadde unnlatt å nevne disse likviditetsproblemene, hadde de pådratt seg ansvar overfor mottakeren av erklæringen, for det tap han led da entreprenørens virksomhet senere brøt sammen. At banken hadde reservert seg ved å innta en klausul om at erklæringen var avgitt ”i fortrolighed og uden ansvar”, endret ikke rettens syn.

### 3.2.4 Erklæringer fra revisor

I Rt. 1993 s. 1399 ble et aksjeselskaps valgte revisor funnet erstatningsansvarlig overfor selskapets konkursbo for uriktig erklæring om innbetaling av aksjekapital. Konkursboet anførte blant annet at revisors erklæring måtte anses som en ”inneståelseserklæring”. Dette fikk de ikke medhold i i Høyesterett; noe objektivt ansvar à la det man normalt har for en garanti, var det ikke grunnlag for. Høyesterett bemerker avslutningsvis at det

dreier seg om et profesjonsansvar. Om aktsomhetsnormen uttales blant annet (på s. 1405-1406):

*”Jeg finner her grunn til å påpeke at aksjelovgivningen på forskjellig måte tilstreber å dra omsorg for at den aksjekapital som et aksjeselskap stiftes og anmeldes med, virkelig finnes i selskapet. Derfor krever loven bl a at styrets oppgave til registreringsmyndigheten om aksjekapitalens innbetaling skal bekreftes særskilt av revisor, og skal selskapet som vederlag for aksjer overta formuesverdier av annen art enn penger, kreves det som et registreringsvilkår at revisor også avgir slik erklæring som omhandles i aksjeloven § 2-9 annet ledd. De hensyn loven her vil vareta, tilsier etter min mening at det bør stilles strenge krav til den valgte revisors aktsomhet når slike erklæringer avgis.”*

(Mine understrekninger)

Profesjonsansvar har tradisjonelt vært strengt. Her fremhever Høyesterett særlig betydningen av aksjelovgivningen, og de hensyn den vil ivareta. Noe av formålet med å pålegge revisor en slik streng aktsomhetsplikt, må her være at det er behov for å kunne stole på opplysningene i styrets oppgave. Dette har lovgiver søkt å ivareta ved at en særskilt erklæring fra revisor er påkrevd etter aksjelovgivningen. Erklæringen kan således ikke utstedes av hvem som helst, man har formodentlig ønsket den fagkompetanse og integritet man forventer av en revisor.

Det samme må kunne overføres til vår problemstilling. Det er et uttalt behov for å kunne stole på opplysningene i et klasesertifikat. I likhet med de særskilte erklæringer fra revisor, kan heller ikke et klasesertifikat utstedes av hvem som helst. Man har her valgt klaseselskap som utsteder – formodentlig også her på grunn av den fagkompetanse og integritet man venter seg fra denne yrkesgruppen. I likhet med hva som må gjelde for den type revisorerklæringer vi nettopp har sett på, vil tilliten og forventningene til klaseselskaper lett bli illusorisk dersom ikke rettssystemet sanksjonerer culpøse forhold.

### 3.3 Culpa

Noe objektivt ansvar er det her neppe grunnlag for etter norsk rett. For å komme til ansvar er det dermed ikke tilstrekkelig bare å konstatere mislighold, den ansvarlige må



ha utvist feil eller forsømmelse. Spørsmålet er hvordan dette culpaansvaret nærmere skal utformes.

I den ovenfor nevnte dom, Rt. 1931 s. 145 (på s. 147), uttalte en enstemmig Høyesterett at skogtaksatoren måtte bli ansvarlig for;

*”[s]in til bruk for tredjemann avgitte takst, naar han efter det foreliggende har utvist grov uaktsomhet.”*

Det er ikke klart om Høyesterett her la til grunn at uaktsomheten måtte være grov for å betinge ansvar. Neste punktum tyder imidlertid på at det forhold at uaktsomheten var grov, ikke var en ansvarsbetingelse, men et skjerpende moment:

*”Naar resultatet er saa uriktig som i nærværende tilfelle, maa Gran [skogtaksatoren] til fritagelse for ansvar ha bevisbyrden for, at det misvisende resultat ikke kan legges ham til last.”* (Mitt innskudd)

I nyere rettspraksis har retten pålagt erstatningsansvar overfor tredjemenn også ved alminnelig uaktsomhet. Se Rt. 1995 s. 1350 og RG 1982 s. 832 Eidsivating.

### 3.3.1 Profesjonsansvar

Spørsmålet om ansvar for informasjon reiser seg gjerne der informasjonen er gitt som ledd i profesjonell virksomhet. Dette vil normalt også være tilfellet for den informasjon som klassifikasjonsselskap formidler. Der opplysningsansvaret oppstår i forbindelse med en profesjonsutøvelse, som vi så eksempler på fra rettspraksis under punkt 3.2, sonderer ikke retten mellom disse ansvarsformene. Det er derfor ikke klart om informasjonsansvar skal anses som ansvarsgrunnlaget, og profesjonsansvaret først og fremst får betydning for fastleggelsen av aktsomhetsnormen, eller om profesjonsansvaret skal anses å være ansvarsgrunnlaget, slik at det å gi informasjon kun er én av flere handlemåter profesjonsutøveren kan bli ansvarlig for. Uttalelser i rettspraksis kan tyde på at denne sondringen neppe får særlig stor betydning.

Når man skal vurdere hvordan aktsomhetsnormen skal fastlegges for en spesiell gruppe profesjonsutøvere, for eksempel classeselskapenes besiktigelsesmenn, er det naturlig å

se hen til skipstekniske konsulenter og andre klasseselskapers praksis for veiledning. Som vi så i punkt 3.2.2, kan ikke slik vanlig praksis legges til grunn dersom den ikke holder for en ”kritisk vurdering”. Den nevnte praksis vil kunne gi et noe snevert sammenligningsgrunnlag, og det kan derfor være nyttig å se om de forskjellige profesjonelle yrker har fellestrekk som kan være til hjelp ved utformingen av en aktsomhetsnorm for denne profesjonen. Her vil det antagelig særlig være de normer som gjelder for rådgivende ingeniører som er mest nærliggende å trekke veksler på. Ved utformingen av aktsomhetsnormen, kan Ingeniørnormen gi en viss veiledning.<sup>7</sup> På grunn av dens generelle utforming, vil den antagelig ikke føre noe lenger enn det ulovfestede profesjonsansvaret.

Hvilke normer og regler som gjelder på området, vil alltid være et moment når man vurderer hva som er erstatningsbetingende feil eller forsømmelser. Konstruksjon og bygging av skip er regulert av et omfattende sett av forskrifter fastsatt av klasseselskapene selv og av offentlige myndigheter. Dersom disse reglene er tilsidesatt eller overtrådt, vil det være et moment som trekker i retning av ansvar, og som antagelig må veie tungt.

Dette kan på den andre siden ikke oppfattes dit hen at man må anses å ha opptrådt aktsomt dersom de alminnelige normer og regler *er fulgt*. Dette kan være fordi den praksis som er vanlig, ikke holder mål, slik vi så av avgjørelsen M/S Mega Dale i punkt 3.2.2. Eller det kan være fordi de normer og regler som gjelder i det konkrete tilfellet ikke er tilstrekkelige. Se Rt. 1988 s. 7, hvor Høyesterett påla en eiendomsmegler erstatningsansvar fordi han ikke hadde opplyst selgeren at salget ville utløse gevinstbeskatning. Selv om megleren ikke hadde brutt noen av de alminnelige regler som gjelder for eiendomsmeglere, var det etter de konkrete forhold en ”meget sterk oppfordring” til å reise de skattemessige spørsmål på eget tiltak.

---

<sup>7</sup> Se Bergsjø s. 34.

Generelt kan man altså si at profesjonsansvaret må anses å være strengt. På den andre siden kreves ikke det perfekte. I den nevnte avgjørelsen om takstmenns ansvar i Rt. 1995 s. 1350 (på s. 1356) oppsummerer Høyesterett profesjonsansvaret slik:

*”Det gjelder i utgangspunktet et strengt, ulovfestet uaktsomhetsansvar for profesjonsutøvere. Likevel er det et visst spillerom før atferd som kan kritiseres, må anses som erstatningsbetingende uaktsomhet.”*

Ved fastleggelsen av hvilke av klassens representanter sine handlinger og unnlaterelser som kan utløse erstatningsansvar, må man altså legge inn en margin for feil som skal anses unnskyldelige, eller altså ”et visst spillerom”.

### 3.4 Sammenfatning

Etter en gjennomgang av rettspraksis rundt informasjonsansvar, kan det ikke konkluderes med sikkerhet om klaseselskapene kan pålegges et slikt ansvar overfor reder som tredjemann. Imidlertid er det grunnlag for å hevde at de hensyn som har ført til at utstedere av takster, kreditterklæringer, og revisorerklæringer, i hovedsak gjør seg gjeldende også for klasesertifikaters vedkommende. Til syvende og sist blir det et spørsmål om klaseselskapene *burde* være ansvarlige, og en vurdering av problemstillingen de lege ferenda, tas opp under punkt 4.

Et sertifikat kan i likhet med en takst sies å være en form for tilstandsrapport. Her stiller det seg imidlertid slik at klaseselskapet, før de utsteder sertifikatet, har kontrollert at skipet er bygget i overensstemmelse blant annet med klassens egne regler. På dette punktet er problemstillingen annerledes for sertifikatet enn for eiendomstakst. Dersom man har vært med i byggefasen, må man kunne legge til grunn at man har mer inngående kjennskap til det man sertifiserer. På denne bakgrunn må man kunne si at de forventningene man danner seg på bakgrunn av et klasesertifikat, normalt både er sterkere og har et bedre grunnlag, enn der det dreier seg om en eiendomstakst. Dette kan være et moment som trekker i retning av strengere informasjonsansvar for klasesertifikat enn for eiendomstakst.

### 3.5 Adekvans

#### 3.5.1 Innledning

De situasjoner der tredjemann kan lide tap for å ha innrettet seg etter visse opplysninger, kan tenkes å komme opp i et svært høyt antall. Dette gjelder i enda sterkere grad for skriftlig informasjon, som lett kan distribueres til et uoverskuelig antall personer. Dette problemet blir i angloamerikansk rett gjerne kalt ”the floodgate argument”, og essensen av dilemmaet fremgår av en amerikansk dom fra 1931, hvor Dommer Cardozo peker på faren ved at informasjonsansvar kan komme til å favne ”*an indeterminate amount for an indeterminate time to an indeterminate class*”.<sup>8</sup> Fordi informasjon i prinsippet er grenseløst, har man særlig i angloamerikansk rett forsøkt å oppstille visse skranker for ansvarets omfang. For amerikansk retts vedkommende, se for eksempel § 552 i Restatement Second of Torts.

I norsk rett har ikke problematiseringen av dette behovet for skranker vært like fremtredende, i hvert fall ikke eksplisitt. Det finnes ikke mye rettspraksis på området, slik at det foreløpig ikke er helt klart hvordan retningslinjene skal trekkes. Det må imidlertid være klart at det også i norsk rett er behov for å oppstille visse grenser.<sup>9</sup> Det kan være naturlig å knytte behovet for begrensninger til adekvansregelen, selv om denne etter sitt tradisjonelle innhold ikke fanger opp alle relevante problemstillinger.

#### 3.5.2 ”Flymanøverdommen”

I Rt. 1973 s. 1268, flymanøverdommen, ble et erstatningskrav avvist med den begrunnelse at ”den tilstrekkelige nærhet” ikke var tilstede. Førstvoterende legger til at:

*”Skadens uberegnelighet og under ugunstige omstendigheter ruinerende omfang er et annet og reelt moment av betydning som gjør det betenkelig å trekke grensene for erstatningsplikten for vidt.”*

---

<sup>8</sup> Ultramares Corp. v. Touch (1931)

<sup>9</sup> Se likeledes Hagstrøm, TfR 1989 s. 203

Argumentene er nokså generelle, men det må kunne anføres at heller ikke classeselskapet kan ha ansvar overfor alle tredjemenn. Dersom vi ser på situasjonen i byggefasen, og avgrenser tredjemann til bestilleren av skipet, er det liten tvil om at kravet om "tilstrekkelig nærhet" må anses oppfylt. Som det framgår under punkt 2.2.1, er det så nære bånd mellom verksted, bestiller og classeselskap, at selv om classeselskapets medkontrahent er verkstedet, og ikke bestilleren, kan man spørre om det ikke i alle fall er tale om en kontraktslignende relasjon mellom klasse og bestiller.

### 3.5.3 Amerikansk rett

Ved fastsettelsen av hvilke tredjemenn som skal omfattes av denne typen ansvar, har man i amerikansk rett blant annet lagt vekt på om skadevolderen vet at kontraktsparten har til hensikt å formidle informasjonen videre, og hvem den vil bli formidlet til. Se den nevnte Restatement (Second) of Torts § 552 (a), som sier at ansvaret er begrenset til tap lidet:

*"by the person or one of a limited group of persons for whose benefit and guidance he intends to supply the information or knows that the recipient intends to supply it".*

Det dreier seg om amerikanske regler, som naturligvis ikke kan overføres direkte til norsk rett. I juridisk teori har det vært hevdet at det *"utvilsomt ikke er grunnlag for å oppstille så faste retningslinjer"*.<sup>10</sup> Dette synspunkt er jeg enig i. Antagelig vil kretsen av beskyttede tredjemenn i norsk rett være større. Imidlertid trekker reelle hensyn i retning av at dette angir det som i alle fall er kjernen av beskyttede tredjemenn etter norsk rett.

---

<sup>10</sup> Hagstrøm, TfR 1989 s. 203

### 3.5.4 Rt. 1988 s. 440 Norsk Data A/S

I Rt. 1988 s. 440 Norsk Data A/S ble det lagt vekt på noen av de samme momentene som vektlegges i amerikansk rett. Et dataselskap fikk en bestilling på datautstyr av et nystartet firma. Kunden ba om å få fakturaene før varene ble levert, under påskudd om at det var nødvendig for finansieringen. Høyesterett uttalte at dataselskapet ”*burde regnet med at fakturaene kunne misbrukes*”. Dette kan ses i relasjon til det ovenfor nevnte momentet knyttet til at skadevolder vet at kontraktsparten har til hensikt å videreformidle informasjonen. Når det gjelder kunnskap om hvem informasjonen vil bli formidlet til, forholdt det seg noe spesielt i denne saken. Det var kun én potensiell skadelidende tredjepart – staten.

Etter disse retningslinjer må det være klart at bestiller av skipet omfattes av kretsen av beskyttede tredjemenn. Før et nybygget skip settes i fart, må det være godkjent og ha fått utstedt de nødvendige sertifikater. Skipsbyggekontrakter har bestemmelser om at skipet skal leveres med klassesertifikat, se for eksempel Byggekontrakten 2000 art. II nr. 3. Sertifikatet er med andre ord en kontraktsbetingelse, og om det ikke utstedes, kan kjøper normalt nekte å ta imot skipet, se Rt. 1929 s. 484.

I denne sammenheng er klassen dermed fullt klar over at deres oppfyllelse har to aspekter; det er både en forutsetning for at klassen selv ikke skal komme i mislighold overfor sin kontraktspart; verkstedet, og for at verkstedet ikke skal komme i mislighold overfor sin kontraktspart; bestilleren.

### 3.5.5 DnVs reglement

I reglementet til DnV er følgende inntatt i ”*Section 1 Rule Preamble, B. The Classification System*”:

***”B200 Who needs classification?”***

*201 Classification serves as a verification system for a number of parties who have special interest in the safety and quality of ships, such as:*

- *National authorities, who accepts ships for registry, or let ships into their territorial waters, need assurance that they are safe to sail on and represent a minimum of hazard to their surroundings.*
- *Insurance underwriters require ships to be classed in order to give insurance.*
- *Owners, who need the technical standard of the rules as basis for building contracts and to document the ships' standard when seeking insurance or financing, or when hiring or selling the ship.*
- *Building yards and sub-contractors use the rules as a toll for design and construction, as required by their client.*
- *Finance institutions use classification as a document indicator of the ships' value.*
- *Charterers or cargo owners require confirmation of the ships' standards before hire."* (Min understrekning)

DnVs opplisting av hvem som har behov for klassifisering, kan samtidig ses på som en opplisting av potensielle skadelidte. På denne bakgrunn kan det vanskelig sies at det er upåregnelig om de her opplistede tredjemenn skulle komme til å lide tap. På den andre siden kan det fremstå som uoverskuelig om alle de ovenfor nevnte tredjemenn skal kunne fremme krav mot klassen. Imidlertid kan man hevde at ettersom den ansvarsbetingende handling eller unnlatelse knytter seg til klassifiseringen av ett bestemt skip, innebærer dette en tilfredsstillende saklig begrensning med hensyn til antall krav som kan tenkes fremmet. Konklusjonen må være at i alle fall bestiller må anses å være en beskyttet tredjemann. Hvordan den videre kretsen av beskyttede tredjemenn skal utformes, må bero på en konkret helhetsvurdering der blant annet de momenter vi her har sett på, må tas med.

### 3.6 Årsakssammenheng og økonomisk tap

For å pålegge erstatningsansvar må det foreligge årsakssammenheng og økonomisk tap. Ettersom disse spørsmål ikke reiser særskilte problemstillinger for det foreliggende tema, faller dette utenfor grensene til avhandlingen.

## 4 Burde klassen ha et ansvar?

### 4.1 Vederlaget og den økonomisk risiko

Størrelsen på vederlaget klasseselskapene tar for tjenestene sine, brukes gjerne som et argument mot at klasseselskapene skal bære ansvaret for sine feil og forsømmelser.

Dette argumentet har også vært hevdet for takstmenns vedkommende. I RG 1982 s. 832 Eidsivating uttaler retten (på s. 837) at dette forhold;

*”[i] og for seg kan komme inn. I tilfelle hvor det virkelig er hensynet til honoraret som gjør at undersøkelsene begrenses, bør det imidlertid komme klart fram av taksten at den avgis etter begrensede undersøkelser, og det bør i så fall angis hvilket grunnlag man har basert seg på.”*

Det har videre vært hevdet at et eventuelt ansvar ville påføre klasseselskapet en økonomisk risiko som ikke reflekteres i salæret for det enkelte oppdrag. Dette argumentet kan, som vi skal se, vanskelig vurderes løsrevet fra det faktum at selskapene har gått fra å være mer servicepregete institusjoner, til å bli kommersielle selskaper med høy inntjening. Den finansielle ryggdekningen har dermed blitt langt sterkere med klasseselskapenes utvikling. Dette knytter seg til et av hovedhensynene innen erstatningsretten; dekningsmomentet.

Det er også grunn til å tro at en stor del av rederne ville være interessert i å betale et større beløp for klassens tjenester dersom klassen tok ”sin del av ansvaret”. Skipsfart er imidlertid en næring der man kan risikere å bli ansvarlig for enorme beløp. Det såkalte katastrofeansvaret kan neppe dekkes inn ved å øke vederlaget, uten at de dermed vil komme opp i skyhøye beløp. Skulle klassen være ansvarlig, er det imidlertid naturlig at de tegner forsikring. Denne kostnaden kan avdekkes gjennom at klassen øker vederlagene sine. En slik tankegang kan spores hos blant annet GL og ABS som tilbyr seg å øke sine begrensningsbeløp mot at klienten betaler et høyere vederlag.

### 4.2 Ansvar for sjødyktighet

Et annet argument som hyppig har vært brukt mot at klasseselskapet skal bære et erstatningsansvar, er at rederen har, og bør ha det endelige ansvaret når det gjelder et



skips sjødyktighet. Når det gjelder seilende skip, er det rederen og hans folk, som daglig har kontakt med skipet, og det er derfor naturlig at rederen her har ansvaret. IACS har på sine hjemmesider følgende uttalelse under ”*Classification Societies – What they do and do not do*”:

*”(...) classification societies are not guarantors of safety of life or property at sea or the seaworthiness of a vessel because the classification society has no control over how a vessel is operated and maintained in between the periodic surveys which it conducts.”*

Hovedbegrunnelsen her bygger på den relativt korte tidsperioden klassen er i kontakt med skipet, sett i forhold til rederens kontinuerlige mulighet for tilsyn og kontroll. Dette har gode grunner for seg når det gjelder ansvaret for sjødyktigheten til seilende skip. Det er derimot grunn til å spørre om ansvarsfordelingen burde være den samme for et skip som er designet, bygget og testet i henhold til klassens regelverk, og hvor denne kontrollen har resultert i et klassesertifikat.

Om rederen ikke kan ta beslutninger på grunnlag av de sertifikater klassen utsteder, kan man spørre hvilket formål klassesertifikatet egentlig har for reder. Én ting er den opprinnelige funksjon de har i forhold til fastsettelse av forsikringspremien. I den amerikanske avgjørelsen Sundance, hvor kravet var rettet mot ABS, kom Dommer Pratt med følgende uttalelse om klasseselskapets formål:

*”Put simply, the purpose of the classification certificate is not to guarantee safety, but merely to permit Sundance to take advantage of the insurance rates available to a classed vessel.”*

Denne reduseringen av klasseselskapenes rolle er urovekkende, og det er grunn til å tro at også klasseselskapene selv vil ta avstand fra en slik uttalelse. Se for eksempel hvordan IACS omtaler sitt formål i sitt ”Charter – as amended and agreed by the Council January 2005”:

*”to work towards the improvement of standards of safety at sea and the prevention of pollution of the marine environment, to provide for*

*communications and co-operation with relevant international and national maritime organisations and to co-operate closely with marine industries of the world.”*

I den britiske avgjørelsen Nicholas H., uttalte Lord Steyn følgende om klasseselskapets rolle:

*”[t]he role of N.K.K. [a classification society] is therefore to promote safety of life and ships at sea in the public interest”. (Mitt innskudd)*

Disse uttalelsene står i sterk kontrast til hverandre. De gir uttrykk for en forvirring rundt hva klasseselskapenes rolle er, og hva et klassesertifikat egentlig gir uttrykk for.

På hjemmesidene til IACS kan vi lese følgende om hvordan organisasjonen selv definerer klasseselskaper:

*”Classification societies are organizations that establish and apply technical standards in relation to the design, construction and survey of marine related facilities including ships and offshore structures. These standards are issued by the classification society as published rules.”*

På samme side finner vi dette utsagnet om hva IACS mener klassesertifikatet innebærer:

*”Such a certificate does not imply, and should not be construed as an express warranty of safety, fitness for purpose or seaworthiness of the ship. It is an attestation only that the vessel is in compliance with the standards that have been developed and published by the society issuing the classification certificate.”*

Etter dette kan et klassesertifikat som utstedes for et nybygg, med andre ord kun tas som en bekreftelse på at skipet er bygget i overensstemmelse med klassens regler. Det kan altså ikke forstås som en garanti for skipets sjødyktighet. Men rederen bygger utvilsomt på opplysninger i klassesertifikatet i sine vurderinger av skipets tilstand. Dersom et klasseselskap usteder sertifikat for et nybygg som har ikke uvesentlige mangler, er det

lett å tenke at klasseselskapet enten har handlet culpøst ved anvendelsen av sine egne regler, eller at klassens egne regler ikke holder mål.

Dersom man, som antydnet i punkt 3.3.1, legger til grunn at reder skal kunne stole på de opplysninger sertifikatet gir, er en logisk konsekvens at klassen må ha et erstatningsansvar. Ellers bærer rederen alene ansvaret for riktigheten av opplysningene, og den tilliten han skulle kunnet feste til klasseselskapets arbeid blir hengende i løse luften.

#### 4.3 Klasseselskapenes utvikling

Det har lenge vært hevdet at klassifikasjonens allmennytte taler mot at erstatningsansvar pålegges. Klassifikasjonsselskapene har imidlertid gjennomgått en utvikling de senere tiårene som medfører at de argumenter som tidligere talte for en beskyttet posisjon, må revurderes i lys av dagens situasjon. Når det gjelder klassens ansvar for sertifikatet som utstedes etter ferdigstillelsen av et skip, er det særlig to forhold som skal fremheves her.

For det første ble det tidligere lagt vekt på at klassen drev allmenntilganglig virksomhet, og ikke hadde ”erverv til formål”, se for eksempel Rt. 1955 s. 175 (på s. 177) for Det norske Veritas’ vedkommende, hvor Høyesterett i det vesentlige gir sin tilslutning til byrettens uttalelse:

*”All den virksomhet som Veritas utøver, tar etter rettens mening utelukkende sikte på å realisere institusjonens ikke ervervsmessige formål. Den driver ikke noen utenfor formålet liggende selvstendig næringsdrift.”*

I Rt. 1958 s. 1108 (på s. 1111) uttaler Høyesterett at det samme i hovedsak var tilfelle for Lloyds Oslokontor.

I disse dommene var dette hovedbegrunnelsen for at klassene var unntatt skatteplikt. Senere har Høyesterett fått forelagt spørsmålet på ny, og kommet til at DnV er skattepliktig, se Rt. 1991 s. 705. Etter å ha vurdert den endring DnV har gått gjennom fra 1950 til 1981 uttaler førstvoterende:

*”og jeg finner det – etter en samlet vurdering – ikke særlig tvilsomt at Veritas i 1981 hadde ”erverv til formål””.*

Siden 1981 har DnV økt sin inntjening dramatisk, slik at dette argumentet mot å anse DnV som en allmenntilgjengelig stiftelse, gjør seg gjeldende i enda sterkere grad i dag enn i 1981.

For det andre har klageselskapenes såkalte ”halvoffentlige preg” blitt mindre med årene. For Veritas’ vedkommende støttes dette klart av førstvoterendes utsagn i den nevnte dom Rt. 1991 s. 705 (på s. 711):

*”Når jeg sammenholder det materiale som den gang forelå om virksomheten i 1950, med de opplysninger vi har om hvordan denne virksomhet ble drevet i 1981, er likevel mitt hovedinntrykk at Veritas’ oppgaver i forbindelse med klassifikasjon og myndighetsutøvelse har fått et mindre ”halvoffentlig” preg enn de hadde i 1950.”*

Dette har nær sammenheng med at klassens rolle i byggefasen har fått et annet innhold og omfang de senere årene. I forlengelsen av det ovenfor nevnte sitat, uttaler førstvoterende:

*”Jeg legger da vekt på at rådgivningsoppgavene i praksis i atskillig utstrekning blir utført i nær sammenheng med klassevirksomheten, noe som blant annet er kommet til uttrykk i begrepet ”aktiv klassifisering”. ”*

På sine hjemmesider, oppsummerer Germanischer Lloyd utviklingen slik:

*” For more than 135 years Germanischer Lloyd (GL) has been offering its services to the shipping industry and setting standards in technology, safety and quality. Over the years, the spectrum of services provided has steadily broadened so that GL ceased to be a pure ship classification society long ago and is now a globally operating technical monitoring group.”*

I punkt 2.2 avgrenset jeg mot å behandle spørsmålet om erstatningsansvar for de oppgaver klassen utfører på vegne av det offentlige. Når jeg likevel trekker inn det som ofte benevnes som deres ”halvoffentlige” status, er det nettopp fordi grensen er lett å

trekke i teorien, men langt vanskeligere å trekke i praksis. Virksomhet med mer service-artet preg har tradisjonelt hatt en beskyttet posisjon i norsk erstatningsrett, og det kan være grunn til å spørre om dette kan ha påvirket vurderingen av klaseselskapets ansvar også for de senere oppgaver som ikke utføres på vegne av det offentlige.

#### 4.4 Vil et ansvar for klassen ha en preventiv effekt?

Vi så i punkt 4.1 på dekningsmomentet. Et annet hovedhensyn innenfor erstatningsrett er prevensjonsmomentet. Dersom man tror at et ansvar vil øke klaseselskapenes aktsomhetsgrad, er dette et tungtveiende hensyn i retning av at ansvar burde pålegges.

I en drøftelse av et eventuelt erstatningsansvars preventive effekt, er det viktig å ta hensyn til andre faktorer som i varierende grad kan fungere som tapsforebyggende mekanismer. Det er først dersom man etter en slik helhetlig vurdering, kommer til at erstatningsansvar kan føre til ytterligere skadeforebyggelse, at vi kan tale om en realitet i ansvarets preventive effekt.

Vi skal som nevnt her konsentrere oss om de fem største klaseselskapene. Disse selskapene har lange tradisjoner, og man må kunne anta at interessen i å ivareta sitt renommé, er en faktor som bidrar til at man i høy grad ønsker å forebygge feil og forsømmelser.

Interessen i å ivareta troverdighet overfor omverdenen kan neppe ses løsrevet fra formålet med klassens oppgaver. Når DnV på sine hjemmesider uttaler at:

*“[s]hip Classification is a system for safeguarding life, property and the environment at sea.”,*

er det antagelig grunn til å tro at klassen i utgangspunktet ser på en aktsom utøvelse av sine oppgaver, som viktig i seg selv, uten tanke på sanksjoner av ulik art. Selv om dette er gode utgangspunkter, skjer det likevel feil og forsømmelser. Det er grunn til å tro at ønsket om å beholde troverdigheten, og et ønske om å sikre liv, miljø og verdier, enten ikke alene er tilstrekkelig for å oppnå en tilfredsstillende aktsomhet, eller ikke alltid ligger i bunn for klassens handlinger. Det eksisterer med andre ord ”hull” der de

eksisterende mekanismer ikke bidrar til ønsket aktsomhet. Og det er først og fremst disse ”hullene” et erstatningsansvar vil kunne fylle.

Mange yrkesgrupper er underlagt et strengt profesjonsansvar. Vi må likevel anta at også disse styres av andre incentiver enn ønsket om å unngå erstatningsansvar. Vi har sett at aktsomhetsnormen er streng for takstmenn, eiendomsmeglere, revisorer og bankansatte. Disse profesjonsutøverne er naturligvis også interessert i å ivareta, eventuelt bygge opp et renommé. I likhet med klassen må man også anta at også disse i utgangspunktet ønsker å utføre sine oppgaver på en forsvarlig måte. Likevel hender det at disse yrkesutøvere gjør feil og forsømmelser. Lovgiver og domstolene har for disse pålagt et relativt strengt ansvar; blant annet på bakgrunn av prevensjonsbetraktninger. Det er vanskelig å se noen avgjørende grunn for at ikke de samme betraktninger skal føre til at et lignende ansvar pålegges klasseseselskapene.

#### 4.5 Sammenfatning

Vi så innledningsvis på den økonomiske risikoen et erstatningsansvar utgjør, og konkluderte med at forsikringspremiene kan avdekkes gjennom å øke vederlaget klassen tar for tjenestene sine.

Videre så vi på rederens ansvar for sjødyktighet, et moment som normalt har vært benyttet som et argument mot å pålegge klassen ansvar. Dette argumentet bygger på at det er rederen og hans folk som daglig er i kontakt med skipet. Dette argumentet er ikke treffende for nybygg-situasjonen, og kan ikke tillegges særlig vekt for vår problemstilling.

For det tredje så vi på klaseselskapenes utvikling, herunder spørsmålet om klaseselskapenes allmennytte taler mot et erstatningsansvar. Vi så at argumentet om allmennytte henger sammen med klassens opprinnelige servicepregete virksomhet. Når klaseselskapene i dag er store kommersielle enheter, må utviklingen anses å ha løpt fra dette argumentet. I dag er det kanskje snarere tvert imot slik at i en diskusjon om hvor ansvaret burde plasseres, taler klassenes økonomiske resultater på at selskapet har økonomisk ryggdekning til å bære risikoen for erstatningsansvar.

Til slutt vurderte vi den preventive virkning et erstatningsansvar vil ha. Det er hele tiden et culpaansvar som drøftes, og aktsomhetsnormen må være som for profesjonelle, og altså streng. Imidlertid har vi sett at Høyesterett ikke krever det perfekte. Dette utgangspunktet skulle tilsi at kun de feil og forsømmelser som klassen rimeligvis kunne unngått, vil være erstatningsbetingende. Ut fra dette utgangspunktet er det naturlig å konkludere med at et ansvar vil ha en preventiv virkning. Sammenholdt med de øvrige hensyn vi har vurdert, er konklusjonen her at klasseselskapene burde ha et ansvar.

## **5 Ansvarsfraskrivelse/ansvarsbegrensning**

### **5.1 Innledning**

Av det ovennevnte følger at klassen ved feil eller forsømmelser, kan komme i ansvar overfor tredjemann. Vi skal her se på vilkårene til Lloyd's Register of Shipping (LR), Det norske Veritas (DnV), Bureau Veritas (BV), Germanischer Lloyd (GL) og American Bureau of Shipping (ABS). Samtlige av disse klasseselskapene har omfattende ansvarsfraskrivelses- eller begrensningsklausuler inntatt i sine alminnelige vilkår.

Forutsetningen for drøftelsen er at reders krav mot klassen kan baseres på erstatning utenfor kontrakt (delikt). Selv om man skulle komme til at vilkårene for deliktsansvar er oppfylt, vil dette naturligvis være av liten betydning dersom ansvaret kan fraskrives.

Problemstillingen her er om klassens ansvarsklausuler kan gjøres gjeldende mot rederens deliktskrav. For å besvare dette, må vi først se på det grunnleggende spørsmålet om klausulene etter sitt innhold overhodet omfatter rederen. Dersom klausulenes ordlyd må anses å omfatte rederen, må vi deretter vurdere om de er bindende overfor ham.

#### **5.1.1 Lloyd's Register of Shipping**

Ansvarsreguleringen til Lloyd's Register innebærer en *ansvarsbegrensning* overfor "the Client", som må forstås som selskapets kontraktspart, her verkstedet. Overfor andre enn

klienten innebærer den en ansvarsfraskrivelse. Den aktuelle ordlyden lyder slik:

*"Except as set out in these Terms and Conditions, LR will not be liable for any loss, damage, or expense sustained by any person (...)*

*Notwithstanding the previous clause, the LR Group will not be liable for any loss of profit, loss of contract, loss of user, or any indirect or consequential loss, damage, or expense sustained by any person (...)"* (Mine understrekninger)

#### 5.1.2 Det norske Veritas

DnV gir i utgangspunktet sin ansvarsbegrensning anvendelse på alle skadelidte, ikke bare "the Client". Deres formuleringer er ellers ganske likelydende som LR's: *"If any person suffers loss or damage (...)"* (min understrekning). I stedet for å foreta en opplisting av alle parter som kan tenkes å lide tap, har selskapene valgt formuleringen *"any person"*. Det må antas at reder omfattes av denne ordlyden.

#### 5.1.3 Bureau Veritas

I likhet med LR opererer Bureau Veritas med en ansvarsbegrensning overfor *"the Client"*. I tillegg har de en generell fraskrivelse med denne ordlyden:

*"The Society accepts no responsibility for the use of information related to its Services which was not provided for the purpose by the Society or with its assistance."*

Etter sin ordlyd retter ikke fraskrivelsen seg mot noen spesielt, men nettopp dette er det naturlig å tolke som den gjelder generelt i forhold til alle som kan tenkes å ville reise søksmål, og herunder naturligvis også reder.

#### 5.1.4 Germanischer Lloyd

Germanischer Lloyd begrenser sitt ansvar til for det første å avhjelpe manglene (*"remedying such defects"*). Der dette ikke skulle være suksessfullt, viser klausulen til visse kontraktsrettslige rettigheter med hjemmel i Bürgerliche Gesetzbuch, BGB (*"the German civil code"*) § 637. Klausulene i *"G. Liability"* nevner ikke andre enn *"the*



*Client*” i sine bestemmelser. Dette kan nok skyldes at kontrakten inneholder en jurisdiksjonsklausul som sier at alle tvister etter kontrakten er underlagt tysk rett. I tyskrett er disse spørsmål i hovedsak løst ved lov; dersom klassens ansvarsklausuler er gyldige i kontrakten med verkstedet, vil de være det også overfor tredjemenn.<sup>11</sup>

#### 5.1.5 American Bureau of Shipping

American Bureau of Shipping har for det første en klausul der de krever å bli holdt skadesløse *”against any and all claims, demands, lawsuits or actions for damages”* dersom disse kravene ikke er *”caused solely and completely by the negligence of the Bureau...”*. Denne skadesløsheten påberopes ikke bare i forhold til kontraktsparten (*”The party requesting services”*), men også *”his assignee or successor in interest”*, og i tillegg:

*”Any other individual, corporation, partnership or other entity who is a party hereto or who in any way participates in, is engaged in connection with or is a beneficiary of, any portion of the services described herein...”* (Mine understrekninger)

ABS bruker i utgangspunktet en lignende fraskrivelse som LR, men har valgt å beskrive personkretsen mer utførlig. Det må være klart at reder omfattes av ordlyden i klausulen.

I tillegg til den ovenfor nevnte klausulen, opererer ABS med en ansvarsbegrensningsklausul. I tillegg til begrensningen fraskriver de seg ansvaret for indirekte tap og konsekvenstap, slik at begrensningsbeløpet ikke kan påberopes i slike tilfeller. Her bruker de uttrykket *”any person”*, som også her må anses å omfatte reder.

Alle de nevnte classeselskapenes klausuler må antas å omfatte reder. Spørsmålet er således om klausulene kan gjøres gjeldende overfor rederen.

---

<sup>11</sup> Se Trondal, *Liability of Classification Societies* s. 33

## 5.2 Er klausulene bindende overfor rederen?

Det klare utgangspunktet er at en ansvarsfraskrivelse, for å være bindende, må være vedtatt av den part den påberopes overfor. Det foreligger ingen klar hovedregel om hva som kreves for at et vilkår anses vedtatt. Det byr imidlertid på vanskeligheter å konstatere at rederen er bundet av et vilkår i en avtale han ikke engang er part i. Rent formelt er den klare hovedregel at kontrakten ikke binder andre enn kontraktspartene. Dette kalles gjerne læren om kontrakters relativitet. Spørsmålet er om det i den aktuelle situasjonen knytter seg særlige forhold til rederen som tredjemann, som fører til at han likevel må anses bundet.

### 5.2.1 Partsforholdet

Som vi så ovenfor i punkt 2.1, står de tre partene klassen, verkstedet og rederen i et tett samarbeidsforhold. Etter levering vil rederen normalt tre inn i et kontraktsforhold med klassen, og selv om det i byggefasen er verkstedet som er klassens kontrahent, er det ofte rederen som peker ut hvilket klasseselskap som skal ta oppdraget.

### 5.2.2 Identifikasjon verkstedet - reder

Den spesielle partskonstellasjonen vi her står overfor, gjør at avtalelovens modell for tilbud og aksept av avtalevilkår ikke passer så godt. De ansvarsklausuler klasseselskapene bruker, er gjennomgående likelydende, og må anses som standardvilkår. Det er ikke lovfestet i avtaleloven hva som kreves for at standardvilkår skal anses vedtatt. Det er heller ikke grunnlag for å oppstille faste vedtakelseskriterier som i alle tilfeller må være oppfylt. I rettspraksis har det vært flytende overganger mellom krav til vedtakelse og krav til rimelighet. Der domstolene har ment at avtalevilkårene er urimelige, har de satt høyere krav til vedtakelse, og omvendt. Som vi skal se har denne ”indirekte” avtalesensuren blitt mer åpen etter innføringen av avtaleloven § 36.

Som sagt er det vanskelig å si at rederen direkte har vedtatt en klausul i en avtale han ikke selv er part i. Spørsmålet blir da om man kan anse rederen bundet av *verkstedets* vedtakelse. Selv om det er verkstedet som er klassens kontraktspart, og som i første omgang betaler klasseselskapet for deres ytelser, er det reelt sett rederen som betaler kostnadene for klassifisering og sertifisering. Man kan spørre om de klare økonomiske forbindelseslinjene mellom klasse, verksted og bestiller, kan gi grunnlag for en ”identifikasjon” som fører til at bestiller må anses bundet av ansvarsbegrensningen som

verkstedet har vedtatt i sin kontrakt med klaseselskapet. I engelsk rett forutsetter man i visse tilfeller at det er tale om en "implied contract" mellom tredjemann og skadevolder.<sup>12</sup>

Selv om vi i norsk rett ikke har en slik lære om "implied contracts", kan det tenkes at domstolene vil foreta en helhetsvurdering, der det konstruktive spørsmål om rederen formelt sett er part i avtalen, kun vil være ett av flere momenter.

### 5.3 Rettspraksis

#### 5.3.1 "Bærturdommen"

Rettspraksis gir visse holdepunkter for hva som skal til for at en part anses bundet av en annens disposisjoner. Den såkalte bærturdommen, Rt. 1948 s. 370 har i teorien vært trukket frem som et tungtveiende moment for at en ansvarsfraskrivelse kan få rettsvirkninger også i forhold til tredjemann. Saken dreide seg om de etterlattes krav på erstatning for tap av forsørger. Ansvarsfraskrivelsen hadde følgende ordlyd:

*"Ved nærværende erklærer jeg at jeg deltar i den av A/S Elektrisk Bureau arrangerte bærtur på eget ansvar med hensyn til ulykke og skade av enhver art som måtte inntreffe under og i forbindelse med turen."*

Høyesterett kom til at klausulen måtte anses vedtatt, med virkning også for de etterlatte. Begrunnelsen var blant annet (se s. 373-374):

*"Det er ganske visst så at erstatningskravet etter ikrafttredelseslovens § 21 oppstår som et selvstendig krav for de forsørgede i den forstand at disse kan gjøre det gjeldende direkte mot den erstatningspliktige, således at kravet ikke går inn i den dreptes dødsbo. Men derav kan man etter min mening ikke trekke noen slutning som er avgjørende for det her foreliggende spørsmål. Kravet er*

---

<sup>12</sup> Se Brunsvig s. 361 med videre henvisninger

*oppstått som følge av det rettsbrudd som er rettet mot avdøde, og dets innhold bestemmes blant annet ved avdødes forhold, jfr. ikrafttredelseslovens § 25, tredje ledd. Er forvoldelsen rettmessig fordi avdøde har gitt gyldig samtykke til den skadevoldende handling, kan de etterlatte ikke gjøre noe krav gjeldende.*  
(...)

*At det er et praktisk og av lovgivningen anerkjent behov for å kunne fraskrive seg ansvaret for legemsbeskadigelse i forbindelse med foretagender som medfører noen risiko, viser de før nevnte bestemmelser i sjøloven og i Statsbanenes befordringsvedtekter. For at slike ansvarsfraskrivelser skal svare til sin hensikt, må de ha virkning også i tilfelle av den skadedes død, altså være bindende for hans etterlatte. Og jeg kan ikke anta at det er lovens mening at man for å oppnå denne hensikt skal være henvist til å innhente samtykke fra vedkommendes hustru og barn – i tilfelle verge – eller andre som måtte være forsørget av ham.*” (Mine understrekninger)

Høyesterett uttaler at det er nødvendig å anse også de etterlatte bundet ”[f]or at slike ansvarsfraskrivelser skal svare til sin hensikt”. Ansvarsfraskrivelsens formål blir med andre ord tillagt avgjørende vekt. For vår problemstillings vedkommende, kan man likedan anføre at det er nødvendig for at ansvarsfraskrivelsen ”skal svare til sin hensikt” at rederen anses bundet av den. Dersom man godtar klausulene i forholdet mellom klasse og verksted, tilsier hensynet til konsekvens og forutberegnelighet at klausulene må gis virkning også overfor reder.

Tar man utgangspunkt i Rt. 1948 s. 370, kan man altså slutte at det er adgang til å fraskrive seg ansvar med virkning overfor tredjemenn. Det er verdt å merke seg at saken dreide seg om et forbrukerforhold, noe som skulle tyde på at adgangen til å fraskrive seg ansvar er enda videre i kommersielle avtaleforhold. På den annen side arrangerte firmaet *A/S Elektrisk Bureau* bærturen etter påtrykk fra de ansatte, og i de ansattes interesse. Bærturen var en sosial aktivitet, som ikke hadde tilknytning til bedriftens arbeidsoppgaver. Dette trekker etter mitt syn i retning av å tillate ansvarsfraskrivelser. Klaseselskapenes ansvarsklausuler gjelder profesjonelle forhold, slik at dette hensyn ikke gjør seg gjeldende for vår problemstilling.

### 5.3.2 Rettsutviklingen etter "Bærturdommen"

Den senere rettsutvikling tyder imidlertid på at dommen fra 1948 ikke lenger kan sies å gi et korrekt bilde av gjeldende rett. Når det gjelder det konkrete saksforholdet, har lovgiver ikke ønsket å opprettholde resultatet; med innføringen av reglene om passiv identifikasjon i skadeserstatningslovens § 5-1 nr. 3, har spørsmålet fått en motsatt løsning. Hva gjelder spørsmålet om holdbarheten av de mer generelle prinsipper begrunnelsen bygger på, må dette ses i sammenheng med innføringen av avtalelovens § 36, og senere rettspraksis.

Jeg har ikke funnet andre dommer som gjelder spørsmålet om ansvarsfraskrivelse i forhold til tredjemann. Ved vurderinger av gyldigheten av ansvarsfraskrivelse inter partes, ser det ut til at domstolene legger avgjørende vekt på om det er *rimelig* å gjøre den gjeldende.

Vi så innledningsvis at reder vanskelig kan sies å ha vedtatt klausulene direkte, men at han kanskje er bundet av *verkstedets* vedtakelse. Dersom domstolene kommer til at klausulene er så urimelige at de *ikke har* gyldighet i kontraktsforholdet mellom klasseselskap og verksted, vil man trolig heller ikke komme til at de har gyldighet overfor reder som tredjemann. Spørsmålet blir så om en klausul som *har* gyldighet overfor kontraktsparten verkstedet, kan være ugyldig overfor rederen. I det følgende skal vi derfor foreta en rimelighetsvurdering av ansvarsklausulene overfor reder.

### 5.3.3 Rt. 1994 s. 626

I Rt. 1994 s. 626 var spørsmålet om en ansvarsfraskrivelse av ansattes grovt uaktsomme handlinger var gyldig. Spørsmålet var reist i kontrakt, der begge avtaleparter var profesjonelle. På side 630 uttaler førstvoterende at:

*"det synes å være den alminnelige oppfatningen i juridisk teori at ansvaret for ansattes grovt uaktsomme handlinger kan fraskrives i forholdet mellom næringsdrivende, og det foreligger også en viss voldgiftspraksis i denne retning."*

Likevel ser det ut til at førstvoterende mener at ansvarsbegrensningen ikke kan godtas uten videre, men må underkastes en *rimelighetsvurdering*, i det han i samme avsnitt uttaler:

*”Etter min mening taler reelle hensyn for å godta den regulering av ansvarsforholdet som her følger av NSAB – 75 § 25. Det er tale om en ansvarsregulering i en standardkontrakt fremkommet gjennom forhandlinger mellom organisasjoner som er representative for spedisjonsbedriftene og kundene. Ansvarsreguleringen bygger således på en avveining av de motstridende interesser som gjør seg gjeldende, herunder hensynet til foreliggende forsikringsmuligheter og til hvem som er nærmest til å tegne forsikring. Ikke minst gjør hensynet til forutberegnelighet og klare og enkle løsninger seg gjeldende med styrke. Etter min mening ville det vært uheldig å forrykke den ansvarsfordeling som på dette punkt følger av kontrakten. (...) Jeg finner etter dette at verken alminnelige rettsgrunnsetninger eller avtaleloven § 36 gir grunnlag for i denne sak å tilsidesette den regulering av ansvaret som etter min mening klart følger av NSAB-75 § 25.” (Mine understrekninger)*

Selv om førstvoterende altså antar at selv om det er en adgang til å fraskrive seg ansvaret for ansattes grovt uaktsomme handlinger, er ikke denne adgangen ubetinget. Man må holde ansvarsreguleringen opp mot alminnelige rettsgrunnsetninger eller avtalelovens § 36. Vurderingstemaet i sin essens er spørsmålet om fraskrivelsen er urimelig. I denne vurderingen ser førstvoterende på en rekke hensyn.

Hvordan forholder så de reelle hensyn Høyesterett fremhevet i denne saken seg for spørsmålet om klassens fraskrivelser er bindende overfor rederen?

Først kan vi se på om fraskrivelsesklausulene er ”*fremkommet gjennom forhandlinger mellom organisasjoner som er representative*” for partene. Dette må ses i sammenheng med hensynet til at ansvarsreguleringen kunne sies å bygge på ”*en avveining av de motstridende interesser* som gjør seg gjeldende, herunder hensynet til foreliggende forsikringsmuligheter og til hvem som er nærmest til å tegne forsikring.”

Et viktig hensyn bak den såkalte relativitetslæren, er at en part som står utenfor et kontraktsforhold, normalt ikke har mulighet til å påvirke innholdet av kontrakten, og derfor heller ikke bør anses bundet av den. I de tilfeller der det er rederen som står for utvelgelsen av klasseselskapet, stiller dette seg noe annerledes enn for andre tredjemenn. Selv om rederen utpeker klasseselskapet, kan man imidlertid spørre hvilken forhandlingsposisjon han egentlig er i. IACS består av kun ti medlemmer, med to såkalte associates. Det vil antagelig ikke være en enkel oppgave for en reder å få reforhandlet vilkår i et av disse klasseselskapenes standardavtaler, langt mindre et så sentralt og avgjørende vilkår som regulerer omfanget av et eventuelt erstatningskrav. Om det ikke direkte kan hevdes at det enkelte IACS-medlem har en monopollignende stilling, kan man i alle fall spørre om IACS som organisasjon utgjør en slik sterk og mektig enhet, at det enkelte medlem gis en monopolaktig status.

I et foredrag fra 1965, skriver Brækhus<sup>13</sup>:

*”Det er forretningsmessig en absolutt nødvendighet for rederen å la sine skip klassifisere, og han er derfor tvunget til å godta selskapets betingelser. At rederen har valget mellom to-tre forskjellige selskaper, gjør i denne henseende lite fra eller til, eftersom de i hovedsak oppstiller samme vilkår. Dette monopolumoment tilsier isolert sett en kritisk innstilling til ansvarsfraskrivelsene.”*

Brækhus sin argumentasjon er fortsatt høyst aktuell. Ikke minst skyldes dette at de største klasseselskapene gjennom IACS arbeider for et homogent regelverk. Han synes imidlertid å forutsette at reder er klassens kontraktpart, også for nybygningers vedkommende. Der det, som forutsatt her, er verkstedet som er part i klassifiseringsavtalen, må man kunne anta at rederen ikke er i en sterkere forhandlingsposisjon enn der

---

<sup>13</sup> Brækhus, foredrag i Sjørettsseminaret våren 1965

han direkte er part. Dette momentet tilsier dermed at man bør se mer kritisk på ansvarsfraskrivelsen bindende virkning i forhold til reder.

Når det gjelder ”hensynet til foreliggende *forsikringsmuligheter og til hvem som er nærmest til å tegne forsikring.*”, vises til drøftelsen over under punkt 4.1 – økonomisk risiko.

Høyesterett uttaler at hensynet til ”*forutberegnelighet og klare og enkle løsninger*”, gjør seg gjeldende ”med styrke”, og at det etter førstvoterendes mening ville være ”uheldig å forrykke den ansvarsfordeling som på dette punkt følger av kontrakten”. Dette kan forstås som et uttrykk for at man mener at det en part ikke har oppnådd ved forhandlingsbordet, skal han heller ikke oppnå ved domstolene. Denne holdning er det ikke uvanlig at domstolene viser overfor jevnbyrdige parter i forretningsforhold, og den har gode grunner for seg. Samtidig leder dette igjen til sakens kjerne, nemlig forhandlingsmulighetene. Som vi har sett, må forhandlingsposisjonen overfor klasse-selskapene antas å være forholdsvis beskjeden.

#### 5.4 ”Alminnelig kjent”

Rederen har normalt kunnskap, eller i hvert fall mulighet til å skaffe seg kunnskap om hvilke avtalevilkår klassen vil legge til grunn. Det har vært hevdet at et vilkår kan anses vedtatt dersom det er utbredt i bransjen. Dette prinsippet har kommet til uttrykk i avtaleloven § 1:

*”Reglerne i dette kapitel kommer til anvendelse, hvis ikke andet følger av retshandelen eller av handelsbruk eller anden sedvane.”*

Og i kjøpsloven § 3:

*”Avtale og handelsbruk*

*Bestemmelsene i loven gjelder ikke for så vidt annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene.”*



Dette har imidlertid normalt vært hevdet overfor medkontrahenten<sup>14</sup>, eller andre som reiser krav på grunnlag av en kontrakt. Det siste var situasjonen i ND 1980 s. 100, som vi skal se nærmere på under punkt 7.1. Jeg har ikke funnet rettskilder der dette momentet har vært påberopt overfor en som reiser erstatningskrav på et selvstendig erstatningsrettslig grunnlag, og ikke på grunnlag av et kontraktsforhold.

Spørsmålet blir så om dette momentet kan tillegges vekt i vurderingen av om reder skal anses bundet av verkstedets vedtakelse. En slik vektleggelse må i så fall bygge på en forutsetning om at en eventuell kunnskap om fraskrivelsesklausulene må antas å ha kunnet virke inn på kontrakten. Dette leder igjen tilbake til hvilke valg- og forhandlingsmuligheter reder har, og det er i denne sammenheng grunn til særlig å legge vekt på de begrensede valgmulighetene reder har.

## 5.5 Handelsbruk og bransjepraksis

At ansvarsfraskrivelsene er kjent i bransjen, må man gå ut ifra. En reder vil neppe bli hørt med at han ikke kjente til deres eksistens. At en kontraktspraksis både er godt etablert og alminnelig kjent, er derimot ikke en garanti for at de har gyldighet, selv ikke i kommersielle avtaleforhold. Før innføringen av avtaleloven § 36, var domstolene mindre tilbøyelige til å underkjenne løsninger som grunnet på en etablert handelspraksis. Det var derimot heller ikke da slik at domstolene uforbeholdent godtok en ordning, uten å vurdere dens berettigelse.

### 5.5.1 "Smågrisdommen"

I Rt. 1966 s. 857 "Smågrisdommen" uttaler Høyesterett (på s. 860):

*"Når denne praksis [eiendomsforbehold ved salg av levende griser] har hatt så stort omfang som i våre dager, må det henge sammen med et stadig eksisterende behov for en slik finansieringsordning". (Mitt innskudd)*

---

<sup>14</sup> Se for eksempel Petersen, Ansvarsfraskrivelse s. 126 flg.

Antagelig må man kunne si at grensen for hva domstolene blandet seg inn i, var noe snevrere enn i dag. Om dette kommenterer Høyesterett nokså kort følgende i samme avsnitt:

*”Om det ville være heldigere å bruke andre midler, er det ikke domstolens sak å ta stilling til.”*

Dommen har vært atskillig kritisert, også i sin samtid, særlig fordi kreditorene her ble bundet av en klausul de ikke hadde anledning til å påvirke.<sup>15</sup>

### 5.5.2 ”Campingvogndommen”

Også i Rt. 1973 s. 967 ”Campingvogndommen”, var spørsmålet om en klausul som ikke var direkte inntatt i en kontrakt likevel kunne ha gyldighet i avtaleforholdet. Denne saken skiller seg imidlertid fra vår problemstilling, ved at det ligger et avtaleforhold i bunnen. Jeg mener det er mer naturlig å si at Høyesterett her foretar en form for kontraktsrettslig utfylling, enn å si at en kontrakt får virkning for tredjemann.<sup>16</sup> Det kan likevel være verdt å merke seg at kutymen også her måtte bestå en rimelighetstest (se særlig s. 970, andre og fjerde avsnitt, og 971, andre avsnitt).

I dag er det lovbestemt at også slik fast praksis må bestå en rimelighetstest. Avtaleloven § 36, tredje ledd, gir paragrafens første og annet ledd tilsvarende anvendelse;

*”når det ville virke urimelig å gjøre gjeldende handelsbruk eller annen kontraktsrettslig sedvane”.*

## 5.6 Oppsummering

Etter å ha vurdert den rettspraksis som berører temaet, er det særlig to hensyn som synes å stå mot hverandre i spørsmålet om klassens ansvar kan fraskrives overfor reder.

---

<sup>15</sup> Se blant annet Brækhus LoR 1966 s. 385 flg., på s. 397

Dersom man forutsetter at klausulene er bindende overfor verkstedet tilsier hensynet til konsekvens og forutberegnelighet at de også må være bindende overfor reder. Det motstående argumentet er en konsekvens av de manglende forhandlingsmulighetene, og altså et rimelighetshensyn som taler mot binding. Begge hensyn er etter min mening tungtveiende. Hvilket hensyn som skal veie tyngst, blir til syvende og sist et spørsmål om hvor man mener risikoen *burde* plasseres. Det vises til drøftelsen under punkt 4.

Rt. 1948 s. 370 kan tale for at ansvarsfraskrivelsene må gis virkning også overfor reder. Før innføringen av avtaleloven § 36, fantes det enkelte spredte lovbestemmelser om at urimelige avtalevilkår kunne kjennes ugyldige, for eksempel prisloven § 18. I 1948 var det NL- 5-1-2 som utgjorde den generelle grense for ansvarsfraskrivelser. Denne såkalte ærbarhetsregelen har tradisjonelt vært tolket som en alminnelig regel om at det var adgang til å fraskrive seg ethvert ansvar, bare ikke følgene av grov egenskyld. I dag er domstolenes rimelighetssensur både mer uttalt og mer utstrakt.

Rt. 1994 s. 626 kan forstås som en modifikasjon av dommen fra 1948, på den måten at fraskrivelser i dag må bestå en ”rimelighetstest”, der blant annet de momentene Høyesterett trakk frem i dommen fra 1994, veies mot hverandre. Kommer man etter en slik helhetsvurdering til den konklusjon at ansvarsfraskrivelsen er rimelig i forhold til kontraktsparten, er det grunn til å tro at den også vil stå seg i forhold til tredjemann.

Det er altså grunn til å tro at dersom domstolene pålegger klassen ansvar, vil de som en konsekvens også være kritiske til at klassen benytter seg av omfattende ansvars-klausuler. Det kan i tillegg være grunn til å stille strengere krav til at en ansvarsklausul skal være bindende overfor tredjemann der han har et selvstendig krav på deliktsrettslig grunnlag, enn der han ikke har det. For en subsidiær drøftelse av situasjonene dersom bestiller ikke kan rette krav på grunnlag av delikt, se punkt 7.

---

<sup>16</sup> Annerledes Krüger - s. 271 flg. på s. 291

Utgangspunktet i norsk rett er avtalefrihet. Som vi har sett, har denne friheten måttet tåle en rekke innskrenkninger de siste årene. Sett på bakgrunn av klaseselskapenes monopolsituasjon er det i alle fall grunn til å stille spørsmål ved om ikke ansvarsreguleringene på dette området, burde løses av lovgiver eller domstolene, og ikke ved ”forhandlingsbordet”.

## **6 Hvilke andre muligheter har bestiller til å rette krav mot klassen?**

### **6.1 Innledning**

I punkt 3 var konklusjonen at klassen har et ansvar overfor rederen på alminnelig deliktsrettslig grunnlag. Dersom man kan rette et erstatningskrav på grunnlag av delikt, er skadevolder ansvarlig overfor skadelidte, og et direktekrav kan følgelig anses forutsatt i reglene om ansvarsgrunnlag. Dersom man forutsetter at det ikke er grunnlag for et slikt ansvar, er spørsmålet om reder kan tenkes å nå frem med sitt krav på andre grunnlag. Her skal vi se på mulighetene for å fremme krav på grunnlag av kontrakt. Avslutningsvis i punkt 8 reises spørsmålet om direktekrav kan fremmes på et kombinasjonsgrunnlag.

### **6.2 Terminologi**

Alminnelig kravsrettslig teori omtaler gjerne misligholder som hjemmelsmann, dennes kontraktspart som debitor, og skadelidte som kreditor.<sup>17</sup> Etter denne terminologien blir klassen hjemmelsmann, verkstedet debitor, og bestiller/reder kreditor. Domstolene bruker gjerne en terminologi basert på det faktiske partsforholdet. Det kan for eksempel være slik at den det rettes krav mot er en underentreprenør, mens den som retter kravet er byggherre. Da vil det fremgå av faktum hvem som står i kontraktsforhold med hverandre, og hvem som fremmer kravet.

---

<sup>17</sup> Se Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 788

Den tradisjonelle kravrettslige terminologien er mer treffende der direktekravet er knyttet til en vare som går gjennom flere ledd. Når jeg likevel har valgt å benytte den i det følgende, er det for å kunne benytte noen fellesbetegnelser på tvers av de ulike livsområder der det kan være aktuelt å reise direktekrav.

### 6.3 Direktekrav fremmet på grunnlag av kontrakt

#### 6.3.1 Innledning

Et direktekrav fremmet på grunnlag av kontrakt, kan tenkes basert på inntreden i debtors krav (subrogasjon), springende regress eller tredjemannsløfte. Vårt spørsmål er verken løst i kontrakten eller ved lov. Tar man utgangspunkt i den obligasjonsrettslige relativitetsgrunnsetningen som sier at en kontrakt kun skaper rett og plikt for kontraktspartene, skulle reder i denne sammenheng være avskåret fra å fremme sitt krav mot klassen.

Både lovgivning og ulovfestet rett hjemler imidlertid i dag flere unntak fra denne grunnsetningen. I en rekke kontraktsforhold har man funnet det rimelig at skadelidte kan fremme krav direkte mot den som misligholdet eller den tapsvoldende handling kan tilbakeføres til.<sup>18</sup> Om det eksisterer en generell adgang til å reise direktekrav, må anses uavklart etter norsk rett. Førstvoterendes uttalelse i "Veidekkedommen", Rt. 1998 s. 656 (på s. 661), gir antagelig også i dag en god oppsummering av rettskildesituasjonen på området:

*"Det har både i teori og i lovforarbeider vært drøftet hvorvidt lovgiveren ved disse anledninger har lovfestet tidligere ulovfestet rett. Rettskildebildet er på dette punkt uklart. I rettspraksis har spørsmålet vært oppe ved flere anledninger, men ingen av de høyesterettsdommer som borettslaget har påberopt, gir noen avgjørende støtte for en generell ulovfestet regel om*

*direktekrav. Jeg viser til dommene i Rt-1976-1117, Rt-1995-486 og i Rt-1981-445.”*

I noen tilfeller har rettspraksis etter en konkret vurdering, kommet til at det er en adgang til å fremme direktekrav på ulovfestet grunnlag. Vi skal her blant annet se på den rettspraksis førstvoterende listet opp i sitatet ovenfor.

### 6.3.2 Inntreden i debtors krav basert på stilltiende cesjon?

I Rt. 1976 s. 1117 ”Siestadommen” ga Dyvi, eieren av seilbåten ”Siesta”, en transportforretning i oppdrag å flytte og sjøsette båten. Transportforretningen engasjerte så et kranselskap til løfteoperasjonen. Ved avløftingen ble båten skadet ved uaktsomhet fra kranførerens side. Høyesterett kom enstemmig til at båteieren hadde adgang til å rette sitt krav direkte mot kranselskapet.

I begrunnelsen bemerkes for det første at transportforretningen ikke motsatte seg at kravet ble fremmet direkte. Det forelå imidlertid ingen uttrykkelig transport av misligholdskravet fra transportforretningen til seilbåteieren. I teorien har det vært hevdet at Høyesterett i denne dommen baserte resultatet på et synspunkt om stilltiende cesjon.<sup>19</sup>

Førstvoterende uttaler innledningsvis (på s. 1122):

*”Jeg kan på den annen side ikke se hvilke beskyttelsesverdige interesser Nya Asfalt AB [hjemmelsmannen] har i å motsette seg et slikt direkte krav.”* (Mitt innskudd)

---

<sup>18</sup> Kjl. § 84 (1) gir sågar kjøper rett til å fremme krav mot tidligere salgsledd, selv der kjøper ikke har lidt noe tap. Se Jervell TfR 1994 s. 903 på s. 977 flg. og obiter dictum i Rt. 1998 s. 656.

<sup>19</sup> Se Kjønstad i Jussens Venner 1978 på s. 184 og 185

Et av hovedhensynene bak en direktekravsadgang er effektivitetshensyn. Ved å gi kreditor anledning til å gå direkte på hjemmelsmannen, oppnår man et forenklet oppgjør. Et mothensyn er at hjemmelsmanns ansvar kan bli mer tyngende som følge av at kreditor får rette krav mot ham. Ved kontraktsbaserte krav er hovedregelen at hjemmelsmannen kun hefter overfor kreditor innenfor rammen av det han hefter for overfor sin kontraktspart, debitor. Dette hensyn var ivaretatt for kranselskapet i Siestadommen. Førstvoterende uttaler (på s. 1122):

*”Selskapets eneste interesse var og er at det ikke skal øke dets ansvar om Dyvi [kreditor] trer inn i Haalands [debitors] krav, men dette vilkår aksepterer Dyvi og Sigyn [debitors representant].” (Mine innskudd)*

Høyesterett legger videre vekt på:

*”Selskapet [hjemmelsmannen] var vel kjent med at ”Siesta” ikke tilhørte Haaland [debitor], men Dyvi [kreditor], og at selskapets kontrakt inngikk som en del av Haalands prestasjon overfor Dyvi. Selskapet var også klar over at en skade på båten ville ramme Dyvi.” (Mine innskudd)*

De samme argumentene kan hevdes for reders vedkommende overfor klassen. Klasse-selskapet er vel kjent med at deres kontrakt inngår som en del av verkstedets prestasjon overfor reder. Likeledes er de klar over at et tap vil ramme reder.

Det ble ellers lagt vekt på at et direktekrav hadde støtte i de betraktninger som ligger bak sjølovens § 123 og veifraktlovens § 45 flg.

### 6.3.3 Overføring av rettigheter basert på avtaletolkning

I Rt. 1981 s. 445 ”Davangerdommen” var saksforholdet følgende: En byggmester Davanger (hjemmelsmann) solgte en fast eiendom til Pedersen (debitor), som etter kort tid solgte den videre til Holme (kreditor). Høyesteretts flertall kom etter en tolkning av avtalen mellom debitor og hjemmelsmannen, at debitors misligholdsbeføyelser overfor hjemmelsmannen måtte anses overført til kreditor (se s. 451):

*"(...) den naturlige forståelse av avtalen mellom Pedersen og Holme [debitor og kreditor] må være at denne også innbefattet mulige mangelsbeføyelser mot Davanger [hjemmelsmann]. De rettigheter som skulle overtas av kjøperen etter det siterte punkt 6 i kontrakten, må altså også omfatte de mangelsbeføyelser denne tvisten gjelder." (Mine innskudd)*

Én dissenterende dommer mente det ikke var grunnlag for å anse kravet transportert, men kom til samme resultat på grunnlag av ulovfestet rett, uavhengig av transportgrunnlag (se s. 452).

#### 6.3.4 Springende regress – betydningen av det faktiske forholdet mellom partene

I Rt. 1998 s. 656 "Veidekkedommen" uttaler førstvoterende (på s. 662):

*"For avgjørelsen i vår sak er det, slik jeg ser det, ikke nødvendig å ta standpunkt til spørsmålet om det eksisterer en mer generell adgang til å reise direktekrav i entrepriseforhold. Jeg tilføyer at det ved et eventuelt bekreftende svar på dette spørsmål vil være behov for en nærmere begrensning av det krav som i tilfelle kan gjøres gjeldende. Det bør være lettere å godta et krav som i tilfelle begrenser underentreprenørens ansvar til det ansvar som han ville ha hatt overfor sin medkontrahent, hovedentreprenøren, og som samtidig ikke går ut over de krav som byggherren kunne gjort gjeldende overfor hovedentreprenøren." (Min understrekning)*

Høyesterett kom i denne saken til at det var adgang til å rette direktekrav.

Førstvoterende fremhever (på s. 662) særlig betydningen av den tette kontakten mellom byggherren (kreditor) og underentreprenøren Veidekke (hjemmelsmann):

*"Når jeg har kommet til at byggherren i dette tilfelle har et krav direkte mot underentreprenøren, legger jeg avgjørende vekt på den særlige stilling som Veidekke hadde under gjennomføringen av entreprisen...*



*Rett nok var Moelven [debitor] alene byggherrens kontraktspartner. Men med Veidekkes totale ansvar for den videre prosjektering og oppføring av de tre boligblokkene, ble det rimeligvis i praksis etablert en direkte kontakt mellom byggherren representert ved den engasjerte byggekontrollør Janzon og Veidekkes ledelse for dette byggeprosjektet... ” (Mine understrekninger og innskudd)*

Høyesteretts begrunnelse må anses å være nokså konkret. Når det legges så stor (”avgjørende”) vekt på det faktiske forholdet mellom partene, kan det imidlertid tenkes at dette er et moment som kan ha betydelig vekt der reder søker å fremme et erstatningskrav overfor klaseselskapet. I likhet med i Veidekkedommen, kan det sies at debitor - her verkstedet alene er kontraktspartneren til hjemmelsmannen - her klassen, men at det på grunn av det faktisk tette forholdet mellom reder og klasse, er naturlig å gi reder anledning til direktekrav.

Dette synspunktet finner ytterligere støtte i en avgjørelse fra Gulating lagmannsrett, LG-2001-1235. En enstemmig lagmannsrett ga her et sameie adgang til fremme direktekrav mot utførende entreprenør som de ikke sto i kontraktsforhold til. Også her la retten stor vekt på det nære forholdet mellom hjemmelsmann og kreditor:

*”Spørsmålet som i første omgang oppstår er så om Sameiet uten å ha noe kontraktsforhold kan fremme sitt mangelskrav direkte mot den utførende entreprenør AS Betong. Selv om det med virkning for det kontraktsforhold saken gjelder ikke forligger noen lovmessig eller kontraktsmessig forankring for en slik rett til ”springende regress”, finner lagmannsretten at Sameiet må ha adgang til å fremme sitt krav direkte mot den utførende entreprenør slik forholdene ligger an her. På samme måte som i Veidekke-dommen har AS Betong hatt en sentral stilling i kontraktsforløpet gjennom sin totalentreprise og har også i henhold til kontrakten med Eiendomsselskapet hatt et visst direkte oppfølgingsansvar i forhold til Sameiet ved overlevering av bygget.”*  
(Mine understrekninger)

I tillegg vektlegges den oppgjørsmessige forenkling en adgang til direktekrav normalt medfører:

*”Så langt kontraktskravet er begrenset til det Eiendomsselskapet kunne gjøre gjeldende i forhold til AS Betong har en slik direktekravsrett klare retts tekniske fordeler og er ikke beheftet med betydelige motforestillinger idet AS Betong ikke kan komme dårligere ut enn det selskapet måtte forvente da kontrakten med Eiendomsselskapet ble inngått.”*(Mine understrekninger)

Retten fremhever særlig forutsetningen om at adgangen til et direktekrav hele tiden må være at hjemmelsmannens ansvar ikke blir større enn om det var hans egen kontrakts-part som fremmet det. All den tid direktekravets omfang holder seg innenfor disse rammer, er imidlertid betenkelighetene med å tillate slike krav små.

#### 6.3.5 Tredjemannsløfte

I Rt. 1995 s. 486 ”Nordlanddommen” ble adgang til direktekrav oppstilt på ulovfestet grunnlag. Bachke hadde avtalt transport av en maskin med spedisjonsfirmaet Fischer. Fischer plasserte transportordren hos transportkontoret Nordland. Et av spørsmålene retten behandlet var noe kortfattet om vareeieren Bachkes kaskoassurandør Storebrand kunne rette et krav direkte mot undertransportøren, Nordland. Nordland hadde igjen satt bort transporten til et samarbeidende selskap Dill, og det var Dill som var utførende transportør.

Retten kom på grunnlag av transportrettslige regler, til at Nordland kunne holdes direkte ansvarlig av Storebrand. I tillegg til den transportrettslige forankringen tilføyer førstvoterende at svaret ville blitt det samme etter læren om tredjemannsløfter (se s. 492):

*”Jeg tilføyer at selv om Nordlands [hjemmelsmanns] transportløfte ble avgitt overfor Fischer [debitor], er det avgitt til fordel for Bachke [kreditor]. Også etter alminnelige regler om tredjemannsløfter må Bachke/Storebrand kunne bygge et direkte krav – herunder krav om kontraktsrettslig skadeserstatning – på Nordlands transportløfte.”* (Mine understrekninger og innskudd)

For vår problemstilling blir spørsmålet om man selv om klassens løfte om å utføre klassifisering og sertifisering avgis overfor verkstedet, kan si at det avgis til fordel for bestilleren av skipet, på en slik måte at det er tale om et tredjemannsløfte. I teorien har man avgrenset retten til å gjøre krav gjeldende på grunnlag av tredjemannsavtaler, mot løfter som gir tredjemann en tilfeldig fordel.<sup>20</sup> Det må man kunne hevde at klart ikke er tilfellet her. Klasseselskapets løfte er normalt en forutsetning for at verkstedet kan oppfylle kontraktmessig overfor bestiller. Se for eksempel Byggekontrakten 2000 art II nr. 3. Det er mulig at man kan oppstille en presumsjon for at tredjemann har en selvstendig rett dersom avtalen tilgodeser ham.<sup>21</sup> Det er vanskelig å nå en sikker konklusjon på dette rettskildegrunnlaget.

### 6.3.6 Berikelseshensynet

I tilfeller der rederen gjør et krav gjeldende overfor verkstedet, og verkstedet har adgang til å rette regresskrav mot klasseselskapet, er det vanskelig å se gode grunner for å nekte reder å gjøre denne retten gjeldende direkte mot klassen. Dersom reder ikke har anledning til å rette et direktekrav, kan han lide tap.

Ut i fra den betraktning at hjemmelsmannen oppnår en gevinst ved at kreditors tap ikke kan søkes direkte fra ham, har det i teorien vært diskutert om det er mulig å basere retten til direktekrav utelukkende på ugrunnet berikelse.<sup>22</sup> Etter norsk rett er det ikke et sikkert grunnlag for en slik lære. Berikelsesbetraktninger er imidlertid et reelt hensyn som det kan tyde på at Høyesterett tillegger betydelig vekt. Se for eksempel førstvoterendes uttalelse i Rt. 1981 s. 445 (på s. 451 og 452):

*”Etter min mening ville den ankende parts synspunkter lede til at Davanger [hjemmelsmannen] fikk en ugrunnet berikelse på Holmes [kreditors] bekostning.*

---

<sup>20</sup> Se Hov, Kontraktsrett I s. 325.

<sup>21</sup> Se op.cit. s. 326

<sup>22</sup> Se Hagstrøm s. 813, og for dansk retts vedkommende, Bryde Andersen og Lookofsky s. 433

...

*Jeg peker på at manglene skyldes et culpøst forhold som Davanger har ansvaret for, og at han som nevnt ved en motsatt løsning ville bli sittende med en etter omstendighetene ugrunnet berikelse.*” (mine innskudd og understrekninger)

Førstvoterendes bemerkninger gir uttrykk for en avveining av de samme hovedhensyn som ble vektlagt i Rt. 1976 s. 1117 ”Siestaddommen”. Når førstvoterende i ”Siestaddommen” uttaler at han ikke kan se hvilke beskyttelsesverdige interesser hjemmelsmannen har i motsette seg et direkte krav, er det nærliggende å tenke at hjemmelsmannens hovedinteresse er å unngå kravet, og dermed oppnå en slik ikke beskyttelsesverdig gevinst – eller nettopp ”en ugrunnet berikelse”.

Dersom kreditor har et krav mot debitor, og debitor igjen kan rette et krav mot hjemmelsmannen, er det vanskelig å se hensyn som taler for å avskjære kreditor muligheten til å gå direkte på hjemmelsmannen. Dette er imidlertid hele tiden under den forutsetning at man ved å gi kreditor en rett til direktekrav, ikke samtidig øker omfanget av hjemmelsmannens ansvar. Denne avveiningen foretar retten gjennomgående i saker der det er spørsmål om adgang til direktekrav. Se Høyesteretts obiter dictum i Rt. 1998 s. 656 ”Veidekkedommen” (på s. 662) og siste del av rettens uttalelse fra LG-2001-1235 foran i punkt 6.3.4.

### 6.3.7 Oppsummering

Det er antagelig ikke grunnlag for å statuere en generell ulovfestet regel om direktekrav. Den rettspraksis som her er behandlet, viser at spørsmålet om reder kan rette krav direkte mot klassen, vil bero på en konkret helhetsvurdering. Antagelig vil adgangen til å fremme direktekrav blant annet bero på en forutsetning om at kreditors krav mot hjemmelsmannen ikke går utover rammene for det krav kreditor kunne rettet mot debitor, samt at kreditors krav heller ikke må gå utover rammene for det krav debitor kunne rettet mot hjemmelsmannen.

Direktekravets omfang vil antagelig dermed bli det samme uavhengig av om det fremmes på grunnlag av springende regress, subrogasjon eller reglene om tredjemanns-

løfte. Innenfor disse rammer er det vanskelig å se noen avgjørende grunn til at reder ikke skal kunne fremme et kontraktsbasert direktekrav mot klassen.

## **7 Vil klassens avtaleklausuler kunne gjøres gjeldende overfor rederens kontraktsbaserte direktekrav?**

Som vi så i drøftelsen av spørsmålet om reder kan rette direktekrav mot classeselskapet på grunnlag av kontrakt, legger retten stor vekt på at kreditors direktekrav må holde seg innenfor rammene av hva som kunne vært krevd mellom hjemmelsmannen og debitor. Vi skal her se hvilken betydning dette kan ha for classeselskapenes avtaleklausuler. Først behandles kravets prosessuelle, og deretter materielle klausuler.

### **7.1 Prosessuelle klausuler**

I ND 1980 s. 100 ser danske SØ- og Handelsretten ut til å ha fulgt et prinsipp om at det er kontrakten mellom hjemmelsmann og debitor som trekker opp rammene for direktekravet, også hva gjelder det prosessuelle.

Spørsmålet var om en vernetingsklausul i avtalen mellom verksted og classeselskap kunne gjøres gjeldende overfor reder. Under byggingen av et skip hadde Bureau Veritas gitt en erklæring om skipets verdi. Rederinteressentskapet gikk til erstatningssak mot klassen på bakgrunn av at de mente erklæringen var uriktig. SØ- og Handelsretten henviste til avtaleklausulen som utpekte Paris som verneting, og avviste saken på prosessuelt grunnlag.

Saken har i teorien vært trukket frem som et konkret eksempel på at en klausul i avtale mellom klassen og verkstedet kan få virkning overfor reder, selv der han ikke er part i avtalen.<sup>23</sup> Avgjørelsen skulle derfor *tale for* binding overfor rederen. Denne problemstillingen ble drøftet ovenfor under punkt 5.2. Det er derfor grunn til å se

---

<sup>23</sup> Krüger "Fault Liability for..." på s. 290. Bergsjø på s. 115

nærmere på avgjørelsen. Innledningsvis under ”Retten skal uttale” (på s. 107) fastslås at:

*”Tilvebringelsen af erklæringen af 13. juni 1978 fra sagsøgte hvilede på et aftalemæssigt grundlag, og det erstatningskrav, sagsøgeren har rejst over for sagsøgte, og som støttes på fejl ved erklæring, er et erstatningskrav i et kontraktsforhold.” (min understrekning)*

Jeg mener rettens utsagn må forstås slik at retten så på rederiinteressentskapets krav som et direktekrav fremmet på grunnlag av kontrakten mellom verkstedet og BV. Denne tolkningen styrkes hvis man ser uttalelsen i sammenheng med partenes anførsler. Saksøker anfører at det dreier seg om erstatningsansvar ”uden for kontraktsforhold” (se s.105). Denne anførselen må skyldes at interessentskapet mener kontrakten mellom verkstedet og klassen ikke skal legges til grunn for avgjørelsen av deres eget erstatningskrav. Det saksøkte klasseselskap, Bureau Veritas hevder på sin side (på s. 106):

*”Den krævede erstatning støttes på en hævdet fejl. Denne står i forbindelse med kontraktsforholdet omkring erklæringen. Der er ikke tale om nogen fysisk skadestilføjelse.” (Mine understrekninger)*

Jeg forstår denne anførselen som et uttrykk for den tidligere tradisjonelle oppfatning om erstatningsretten; der person- og tingsskade sto i sentrum, og hvor de rene formuestap først og fremst anses å høre inn under kontraktsretten.<sup>24</sup> Ut fra denne oppfatningen er det naturlig å forutsette at et eventuelt formuestap må søkes erstattet på grunnlag av

---

<sup>24</sup> I norsk og dansk rett er dette skillet mellom integritetskrenkelser og rene formuestap antagelig nært knyttet til utformingen av culperegelen. Det er følgelig andre kriterier man må utforme for hva som skal anses culpøst når det gjelder formuestap, enn for person- og tingsskade. I svensk rett har man med den såkalte ”spärregelen” i 2. kap 4 § SkL, tatt et helt annet standpunkt til problemet. Her må det i utgangspunktet en straffbar handling til for at erstatningsansvar for formuestap skal utløses. Se nærmere om dette Kleineman, særlig på s. 11, og Simonsen på s. 12.

kontrakt. Er man ikke selv part i kontrakten med skadevolder, blir man likevel ansett bundet av de rammer kontrakten trekker opp.

Retten uttaler at rederiet (som representerte interessentskapet ved skipsbyggingen) var ”nøye inde” i forholdene rundt byggingen, og at de ”måtte vide” at vernetingsregelen lå til grunn, og at det var ”særlig grund” til å være oppmerksom på vernetings spørsmålet fordi det dreide seg om et fransk klasseselskap med hovedkontor i Paris.

I teorien har disse momentene vært anført som rettens *begrunnelse* for at interessentskapet måtte være bundet av vernetingsklausulen. Saken har derfor vært tatt til inntekt for synspunktet om at ansvarsfraskrivelser kan binde tredjemann.<sup>25</sup> Ser man saksøkerens krav som et direktekrav, er det ikke naturlig å forstå rettens bemerkninger som en oppstilling av vilkår for at interessentskapet måtte anses bundet som tredjemann.

Utover bemerkningen om at det dreier seg om et erstatningskrav i kontraktsforhold, og den part som retter kravet ikke er kontraktspart, sier ikke retten noe mer om på hvilket grunnlag kravet reises. Det fremgår derfor ikke på hvilket grunnlag retten anså interessentskapet for å ha trådt inn i verftets krav. Det er mulig at retten forutsetter at om rederiinteressentskapet skal gis rett til å reise kravet sitt direkte overfor klassen, må det være på kontraktens betingelser. Den knappe begrunnelsen kan dermed skyldes at retten mente det var opp til den relevante franske domstol å ta stilling til om en slik inntreden faktisk og rettslig skulle anses å ha funnet sted. Etter min mening må dette også være riktig. Etter en vurdering av det prosessuelle, kom retten til at de ikke var rette domstol, og det ville da ikke være riktig å begi seg inn på en drøftelse av sakens materielle spørsmål, her bygget de nok på saksøkerens pretensjon.

Likevel er det uttalelser i avgjørelsen som kan tyde på at retten foretok en rimelighetsvurdering av vernetingsklausulen, og da i to trinn. Først gir retten en rimelighetsvurdering av klausulen i avtaleforholdet mellom verksted og klasse, jfr. uttalelsen:

---

<sup>25</sup> Krüger ”Fault Liability for...” på s. 290. Bergsjø på s. 110

*" (...) Når dette er tilfældet, og værnetingsaftalen alene går du på, at sagsøgtes hjemting er værneting, findes det ikke grundlag for at tilsidesætte værnetingsaftalen efter dens innhold." (min understrekning)*

Jeg tolker rettens videre bemerkninger slik at de deretter foretar en rimelighetstest av klausulen i direktekravsforholdet mellom klassen og rederiinteressentskapet, for å vurdere om det i forholdet mellom disse partene er grunnlag for å tilsidesette vernetingsavtalen etter dens innhold. Etter særlig å ha lagt vekt på at rederiet måtte ha kjent til vernetingsklausulens eksistens og innhold, og at den blant annet derfor ikke kunne anses å komme som en tyngende overraskelse, finner retten at klausulen også overfor rederiinteressentskapet må anses gyldig.<sup>26</sup>

I Rt. 1994 s. 1024 kom Høyesterett i spørsmål om en voldgiftsklausuls gyldighet overfor tredjemann til motsatt resultat. Tvistetemaet her var om saken skulle avvises for de ordinære domstoler fordi det av Ullerudåsen (kreditor) fremsatte krav bygget på en avtale mellom AS Veidekke (hjemmelsmann) og Moelven Brug AS (debitor), hvor det var bestemt at tvister som gjaldt avtalen skulle avgjøres ved voldgift. (Partene er forøvrig de samme som i "Veidekkedommen", Rt. 1998 s. 656, se punkt 6.3.7.)

Spørsmålet var altså om en voldgiftsavtale kunne binde tredjemann som fremmet et krav bygget på partenes avtale. Høyesterett bemerket at spørsmålet var "noe tvilsomt", men kom enstemmig til at voldgiftsklausulen ikke var bindende for tredjemann. Spørsmålet ble avgjort etter en tolkning av tvistemålsloven § 452, og på s. 1025 begrunner Høyesterett resultatet slik:

*"Det kan anføres grunner for at den som - slik tilfellet er her - gjør krav gjeldende på grunnlag av andre parter avtale, da også må ta*

---

<sup>26</sup> Etter vedtakelsen av avtaleloven § 36, er det imidlertid ikke sikkert rimelighetstesten ville fått samme utfall i dag.



*voldgiftsklausulen med på kjøpet. Men utvalget kan ikke se at loven gir anvisning på en slik løsning. Den alminnelige regel er at en part kan gå til domstolene med sine rettskrav, og utvalget er blitt stående ved at det må gjelde også i et tilfelle som det foreliggende." (min understrekning)*

Høyesteretts begrunnelse er her meget knapp. Det er derfor vanskelig å ha en klar oppfatning av hvorfor avtaleklausulen ikke måtte "tas med på kjøpet", slik at lovens alminnelige regel måtte gjelde.

Det er etter dette noe usikkert om Høyesterett skiller mellom materielle og prosessuelle regler når de trekker opp rammene for direktekrav. Selv om det antagelig må anses som mer tyngende for hjemmelsmannen at kravet må fremmes for de alminnelige domstoler, og ikke en voldgiftsrett, kom altså Høyesterett til at tredjemann ikke var bundet. Dette tyder på at selv om utgangspunktet i læren om direktekrav er at kravet må holde seg innenfor rammene av det krav som kunne vært reist av debitor mot hjemmelsmannen, gjelder ikke dette absolutt. Etter Høyesteretts enstemmige kjennelse er det ikke sikkert at de prosessuelle rammene vil være de samme for kreditors som for debtors krav.

## 7.2 Materielle klausuler

På bakgrunn av rettspraksis, er det grunn til å anta at når retten taler om at direktekravet må holde seg innenfor visse "rammer", er det de materielle rammer de sikter til. Klausuler om ansvarsbegrensning eller ansvarsfraskrivelse må sies å være materielle rammer. Vi skal her se på en avgjørelse som tar for seg spørsmålet om ansvarsbegrensninger kan gjøres gjeldende for direktekrav.

I Borgarting lagmannsretts dom i LB-2001-3664, ga retten en hovedentreprenør (Siab) direkte søksmålsadgang mot underkonsulenten NVK. Siab behøvde således ikke gå på sin medkontrahent Will Arentz. Retten fremhevet særlig hensynet til at underkonsulentens ansvar ikke måtte bli mer tyngende enn hva rammene av kontraktsansvaret tilsa, med de ansvarsbegrensninger som var inntatt i kontrakten. Se særlig følgende uttalelser fra lagmannsretten:

*"(...) Samtidig går ikke hensynet til underkonsulenten [hjemmelsmannen] lenger enn at et slikt søksmål må være underlagt de samme kontraktuelle*

*bestemmelser som om søksmålet først hadde blitt reist mot konsulenten [debitor] selv.*

...

*Lagmannsretten legger således til grunn at en direkte søksmålsadgang overfor underkonsulenten under alle omstendigheter må være begrenset til det ansvar underkonsulenten ville hatt overfor sin medkontrahent [debitor] (...)*

...

*Lagmannsretten legger etter dette til grunn at både de ansvarsbegrensinger som NVK [hjemmelsmann] har tatt inn i sin avtale med Will Arentz [debitor] og Will Arents egne ansvarsbegrensinger overfor Siab [kreditor] i så fall uansett må kunne gjøres gjeldende overfor Siab.*” (Mine innskudd og understrekninger)

Legger vi disse prinsipper til grunn for vår problemstilling, er det kontrakten mellom classeselskapet og verkstedet som i utgangspunktet danner de materielle rammene for klassens ansvar. Dette vil følgelig si at dersom reder fremmer krav direkte overfor classeselskapet, vil han være bundet av ansvarsklausulene i kontrakten mellom klassen og verkstedet.

På bakgrunn av den ovenfor nevnte avgjørelse fra Borgarting, kan det videre hevdes at klassen ikke bare kan gjøre sin egen, men også verkstedets ansvarsbegrensninger gjeldende. Dette virker umiddelbart noe pussig, idet hjemmelsmannen på denne måten vil kunne oppnå en ugrunnet berikelse. Han vil kunne tjene på at kreditor, og ikke hans kontraktspart, debitor, retter krav mot ham. På den andre siden ville kreditor kunne få en gevinst dersom han kunne oppnå å få et større krav ved å gå direkte på hjemmelsmannen i stedet for sin medkontrahent.

Når det gjelder den aktuelle avgjørelsen fra Borgarting, ligger antagelig forklaringen i at kreditor hadde saksøkt både hjemmelsmannen og debitor. Man må derfor kunne forutsette at det ville skje et etteroppgjør som sørget for at ingen oppnådde en slik ugrunnet berikelse.

Som vi så under punkt 5.1.1 skilte LR i sin klausul mellom ”*the Client*” på den ene siden og ”*any person*” på den andre. ”*The Client*” må her forstås som verkstedet, men

rederen kan antagelig ikke komme i noen dårligere posisjon enn verkstedet dersom det retter et direktekrav. Overfor klasseselskapet Lloyd's Register, vil rammen for rederens krav være regulert av en ansvars*begrensning*, og ikke en fullstendig ansvars*fraskrivelse*. Med de lave beløp LR her opererer med kan dette imidlertid være en fattig trøst for rederen.

## 8 Direktekrav fremmet på kombinasjonsgrunnlag?

I de tilfeller der rederen gis adgang til å rette et direktekrav på grunnlag av kontrakt, vil han altså normalt måtte holde seg innenfor de rammer som kontrakten mellom verksted og klasse trekker opp. Imidlertid må man med utgangspunkt i Rt. 1994 s. 1024 kunne hevde at direktekravslæren ikke ubetinget tilsier at en part overtar den annen parts kontraktsrettslige posisjon fullt ut. Det er uklart om domstolene mener de materielle rammer har en sterkere posisjon enn de prosessuelle betingelsene. Det foreligger ikke tilstrekkelige rettskilder til at man kan oppstille dette som en hovedregel. Det må imidlertid være klart at også prosessuelle regler kan virke tyngende, slik tilfellet må ha vært for det danske rederiinteressentskap som måtte fremme sitt krav for en fransk domstol.

Rettspraksis kan tyde på at domstolene foretar en bred vurdering når de skal ta stilling til om direktekrav skal statueres. I teorien har det derfor vært drøftet om man kan oppstille et *kombinasjonsgrunnlag*, der både kontraktsrettslige og deliktsrettslige momenter danner grunnlaget.<sup>27</sup>

De rammer verkstedet og klassens begrensninger og fraskrivelser samlet danner, trekker svært snevre rammer, og gir ikke rederen en reell dekningsmulighet. Utgangspunktet i teorien har vært at et slikt kombinasjonsgrunnlag samlet kunne tenkes å gi hjemmel for

---

<sup>27</sup> Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 813

direktekrav, der de tradisjonelle grunnlagene hver for seg ikke var tilstrekkelig.<sup>28</sup> Et interessant spørsmål kan imidlertid være om et slikt kombinasjonsgrunnlag kan gi rederens direktekrav videre rammer, enn der det fremmes utelukkende på grunnlag av kontrakt.

## 9 Avslutning

I punkt 4 konkluderte jeg med at classeselskapene burde ha et ansvar overfor bestiller på et deliktsrettslig grunnlag. Dersom man kommer til at klassen har et slikt deliktsansvar, taler rimelighetshensyn, og da særlig hensynet til bestillerens manglende forhandlingsmuligheter, mot at ansvars klausulene skal kunne gjøres gjeldende overfor bestilleren.

Subsidiært, under forutsetning av at det ikke er grunnlag for et deliktsansvar, er jeg kommet til at bestiller kan rette et kontraktsbasert direktekrav innenfor de rammer som er skissert foran. Dette medfører at klassens ansvars klausuler vil komme til anvendelse.

Høyesterett har fastslått at det gjelder et strengt, ulovfestet uaktsomhetsansvar for profesjonsutøvere. Videre har de uttalt at dette ikke bare gjelder overfor profesjonsutøverens kontraktspart, men på visse vilkår også overfor tredjemenn. Etter min mening er det vanskelig å se noen tungtveiende hensyn for at dette ikke skal gjelde for classeselskapers vedkommende.

---

<sup>28</sup> Op.cit. s. 814

## 10 Litteraturliste

Bergsjø, Per Erik. *Klassifikasjonsselskapers ansvar – med hovedvekt på gyldigheten av deres ansvarsfraskrivelsesklausuler*, MarLus 93, (Oslo 1984)

Brunsvig, Per. *Konstruksjonsansvar ved bygging av skip* Arkiv for sjørett 13, Oslo 1973

Bryde Andersen og Lookofsky. *Lærebog i Obligationsret I – Ydelsen Beføjelser*, Købehavn 2000

Brækhus, Sjur *Eiendomsforbehold i gjenstander som kjøperen skal bearbeide* Lov og Rett 1966 s. 385 flg

Brækhus, Sjur foredrag i Sjørettsseminaret våren 1965

Hagstrøm, Viggo i samarbeid med Magnus Aarbakke. *Obligasjonsrett*, Oslo 2002

Hagstrøm, Viggo. *Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold* Tidsskrift for rettsvitenskap 1996 s. 421 flg.

Hagstrøm, Viggo. *Regnskapsmessig estimering og privatrettslig bundethet og ansvar* Lov og Rett 1995 s. 375 flg.

Hagstrøm, Viggo. *Informasjonsansvar – om villedning av annen enn kontraktspart* Tidsskrift for Rettsvitenskap 1989 s. 196 flg.

Hov, Jo. *Kontraktsrett I og II*, 2. utg. Oslo 2002

Jervell, Stephan. *Misligholdskrav mot tidligere salgsledd* Tidsskrift for Rettsvitenskap 1994 II, s. 905 flg.

Kjønstad, Asbjørn. *I hvilken utstrekning kan misligholdsbeføyelser gjøres gjeldende mot medkontrahentens hjemmelsmenn?* Jussens Venner 1978 s. 166 flg.

Kleineman, Jan. *Ren förmögenhetsskada. Särskilt vid vilseledande av annan än kontraktspart*, Stockholm 1987

Krüger, Kai. *Fault Liability for Classification societies towards third parties?* s. 271-296. Festschrift Kurt Grönfors / red. Lars Gorton m. fl. - Stockholm, 1991.

Lødrup, Peter. *Erstatningsrett*

Nygaard, Nils. *Skade og Ansvar*, 5. utg, Bergen 2000

Petersen, J. Günther. *Ansvarsfraskrivelse* København 1957

Trondal, Simone. *Liability of Classification Societies. Potential Liability under German Law with Special Focus on Third Party's Claims and Limitation of Liability*.

Masteroppgave, Institutt for Sjørett. Oslo 2003.

( <http://www.jus.uio.no/sekr/studieinformasjon/fagsider/spesialoppgave/retningslinjer> )

## 11 Vedlegg - klaseselskapenes ansvarsklausuler



SCN\_200504250922  
43\_001.pdf

